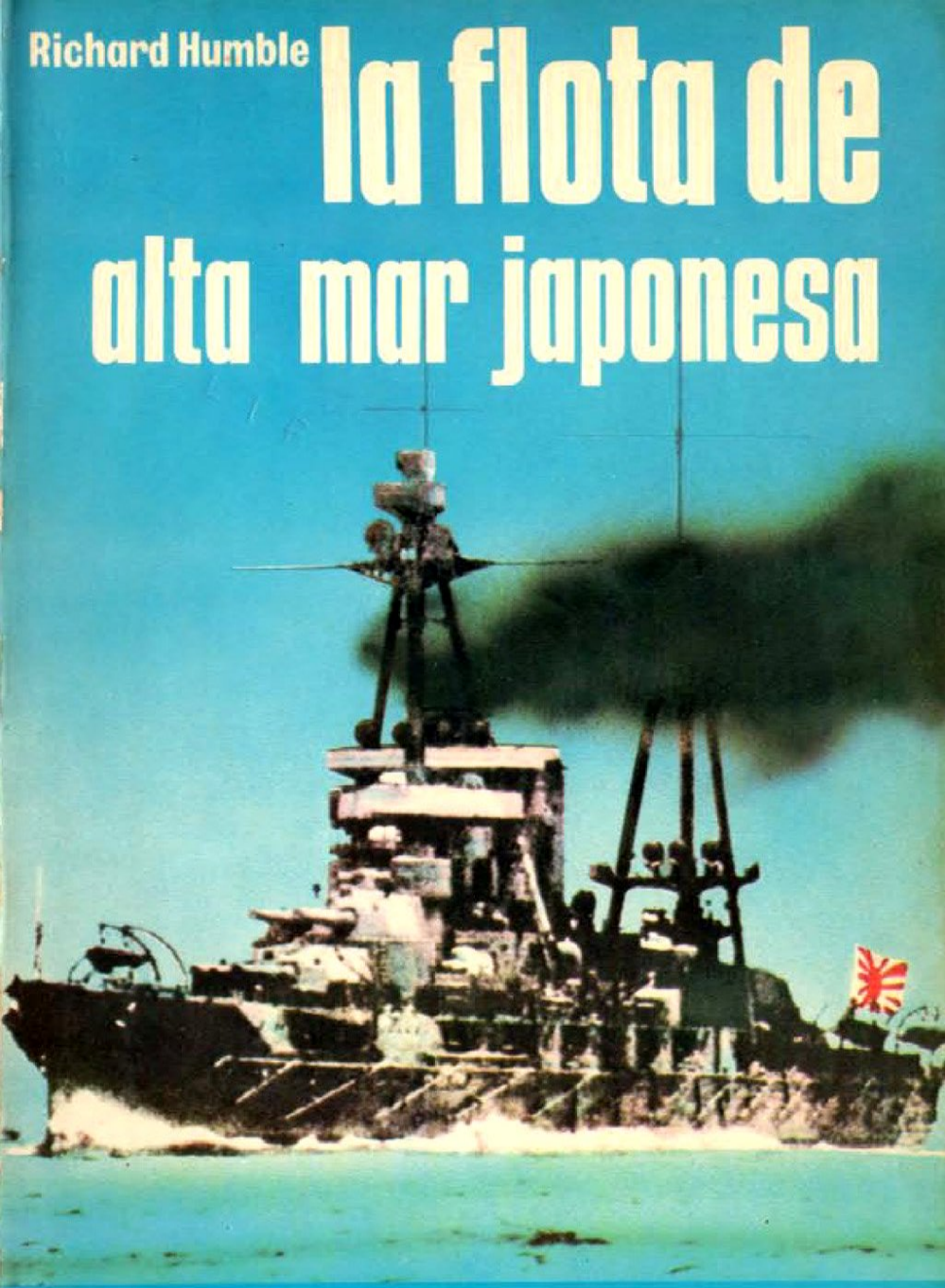
Richard Humble

la flota de alta mar japonesa



San Martin Historia del Siglo de la violencia

armas libro n.º 13

Barrie Pitt presenta la historia ilustrada del siglo de la violencia que edita San Martín

La cronología del siglo XX es un catálogo de violencia como jamás hasta ahora conociera el mundo. Dos guerras a escala mundial han señalado las cimas de la inevitable inclinación del hombre hacia la violencia; pero el período no ocupado por esas guerras no ha sido menos violento: la humanidad no ha cesado de prepararse para la violencia, de ejecutar actos violentos o de ocuparse de sus consecuencias.

Cuanto más capaz se hace la raza humana de controlar el medio que la rodea, más le empuja su ansia de autoafirmación a poner en peligro ese medio con el uso de la violencia. El instinto de luchar y destruir parece ser tan básico en la naturaleza humana como el instinto de amar y crear.

Para comprender mejor este siglo de violencia, **San Martín-Ballantine** inicia ahora la publicación de una extensa colección, la **Historia Ilustrada del Siglo de la Violencia.** En ella se integrará la historia ilustrada de la segunda guerra mundial, que tan enorme éxito tiene, y que continuará ofreciendo las series ya conocidas por sus lectores. Seguirán apareciendo los libros de Batallas, Campañas y Armas de la segunda guerra mundial, y se ampliarán para incluir otras batallas, campañas y armas de todo el siglo de otros períodos y diferentes países, desde Corea hasta Vietnam y desde la España de 1936 hasta las luchas revolucionarias de América del Sur. Aparecerán además series nuevas. **Personajes** presentará biografías de los hombres: unos, de reconocida grandeza; otros, de infausto recuerdo, que arrastraron a la humanidad a la violencia o que emplearon la violencia para dirigir la lucha por la paz. Ya se han publicado las biografías de **Patton, Skorzeny, Hitler, Tito y Mussolini.** Pronto les seguirán otras.

Los libros irán, en todos los casos, profusamente ilustrados. El siglo XX ha sido la era de la cámara fotográfica, gracias a la cual han podido desarrollarse nuevas técnicas de presentación. Hemos demostrado bien el dominio de dichas técnicas con la **Historia Ilustrada de la Segunda Guerra Mundial.** Dondequiera que haya tenido lugar un hecho de violencia ha habido una cámara pronta a registrarlo. El equipo de investigadores de la colección ha recorrido los archivos públicos y las colecciones particulares de todo el mundo en busca de las mejores fotografías, para que todos los libros vayan inmejorablemente ilustrados. Los textos se deben a las plumas de los escritores y comentaristas más competentes del mundo, cada uno experto en su campo. Todos son concisos y de fácil lectura; textos e ilustraciones componen juntamente una nueva forma de presentar la información. Los libros ilustrados de San Martín son un nuevo tipo de libros para el lector moderno.

La flota de Alta Mar japonesa

La flota de Alta Mar japonesa

Richard Humble

Director Editorial: Barrie Pitt
Editor: David Mason
Director Artístico: Sarah Kingham
Editor Gráfico: Robert Hunt
Dibujante: David Allen
Cartografía: Richard Natkiel

Las fotogrofías de este libro fueron seleccionadas de los archivos siguientes: Imperial War Museum, London, US Navy, Washington, US National Archives, Washington, Radio Times Hulton, London, Vickers, Fujifotos, Tokyo, Novosti Press Agency, London, Keystone, London, US Air Force, Washingto, Australian War Memorial, Canberra, US Coast Guard, Washington, Keystone, Tokyo.

Traductor: Ricardo Vallespín, Capitán de Navío

Primera Edición Publicada en Estados Unidos por Ballantine
Copyright © Ballantine Books
Copyright © en Lengua Española
LIBRERIA EDITORIAL SAN MARTIN
Puerta del Sol, 6
MADRID-14

Printed in Spain - Impreso en España
por Altamira-Rotopress
Depósito legal: M-38.091/74
I.S.B.N.: 84-7140-092-8

Indice

6 Introducción

8 En honor del Emperador

24 Hacia el abismo

44 Los días de gloria

58 Mar del Coral y Midway

74 Guadalcanal

98 Lucha por las Salomón

108 Demasiado con muy poco

118 Retorno a las Filipinas

134 Golfo de Leyte

152 El último intento

160 Bibliografía

La Armada Imperial Japonesa

Introducción por el Capitán Donald Macintyre

Cuando tras su aislamiento secular, el Japón empezó a armarse al estilo occidental, encargó el proyecto y construcción de sus barcos en Gran Bretaña, donde también acudió en busca de instrucciones navales y, posteriormente, aeronavales. El núcleo de la flota que venció a los rusos en el Mar Amarillo y en Tsushima, lo constituía una escuadra homogénea de acorazados "predreadnought" construidos en Inglaterra.

La llamada "revolución de los dreadnought" y la concentración del poder naval británico en aguas metropolitanas, bajo la amenaza del creciente poderío alemán, ofreció a los japoneses una espléndida oportunidal de incrementar su flota y alcanzar un papel preponderante en los mares de Extremo Oriente. Lo primero que hicieron fue adoptar entusiásticamente la idea de los cruceros de batalla, encargando a Vickers-Amstrong, de Inglaterra, el *Kogo* —versión perfeccionada del *Lion* británico—, al que siguieron otros tres iguales, *Hiei, Kirishima* y *Haruma,* cuyas quillas, como las de todos los buques posteriores, fueron puestas en astilleros japoneses. Pero no se limitaron a esto, a continuación pusieron en servicio los cuatro "superdreadnought" *Fuso, Yamashiro, Ise* y *Hyuga.*

No había terminado todavía la Primera Guerra Mundial cuando ya entraron en colisión y competencia las ambiciones navales norteamericana y japonesa. Es difícil decir quién provocó a quién, pero el resultado fue el anuncio, en 1916, de unos enormes programas de construcción de buques. El objetivo de los Estados Unidos —que deseaban poseer una Flota sin parangón— fue de diez acorazados y seis cruceros de batalla. Los japoneses, por su parte, anunciaron su propósito de construir ocho acorazados y ocho cruceros de batalla. Por su parte, Gran Bretaña, obligada a defender su imperio y un comercio marítimo que se extendía por todo el mundo y que, además, dada su tradición de siglos de hegemonía, no podía verse relegada a un puesto secundario, no tuvo más remedio que embarcarse en aquella ruinosa carrera de armamentos.

El desenlace de aquella situación fue la convocatoria de la Conferencia de Washington de 1921 para la limitación de armamentos. Los japoneses, cuya alianza con Inglaterra se había disuelto bajo la presión de Norteamérica —aceptaron para los acorazados una proporción de 5.5.3, entre las tres potencias, aceptando aquella inferioridad a cambio de ciertas compensaciones, como fueron, entre otras, la de no construir nuevas bases navales ni fortificar ningún lugar del Pacífico al Este del meridiano 110° E, excepto en el propio Japón, Hawai, Australia, Nueva Zelanda y las islas de la costa americana. Ello impidió que los norteamericanos fortificaran las Filipinas e instalaran en ellas la base principal de su flota asiática, dejándolas inermes, a merced de la suerte, en caso de conflicto americano-nipón. Los japoneses estaban obligados por las mismas cláusulas a desmilitarizar las islas del Pacífico puestas bajo su mando, pero al ir aumentando paulatinamente la tirantez de sus relaciones con Norteamérica, en el período entre guerras, rompieron secretamente sus compromisos y estableiceron en ellas bases fortificadas.

Cumpliendo lo pactado, suspendieron la construcción de los acorazados de la clase *Kaga* y de dos de los cruceros de batalla previstos en su programa naval, pero, acogiéndose a la misma cláusula que permitió a Norteamérica construir el *Lexington* y el *Saratoga,* transformaron en portaaviones los cruceros de batalla *Amagi* y *Akagi,* y, cuando, el *Amagi* resultó gravemente averiado en grada a causa del terremoto de 1923, lo sustituyeron por el inacabado *Kaga.*

Las restricciones del Tratado de Washington y de la Conferencia de Londres de 1930 no eran aceptables por los japoneses, a pesar de la obligada división de fuerzas de sus máximos rivales americanos entre el Atlántico y el Pacífico. Por ello insistieron en sus reclamaciones en la Conferencia de Londres hasta obtener sustanciosas concesiones, tales como la paridad en submarinos y un aumento de la proporción en el número de destructores y cruceros ligeros.

Insistiendo en su actitud, al iniciarse en octubre de 1934 los contactos preliminares de una nueva conferencia, los japoneses se apresuraron en pedir la paridad absoluta en el tonelaje total. Al serles rehusada, respondieron diciendo que denunciarían todo acuerdo posterior al último día de 1934. Pero, hasta final de 1936, no se desligaron de los pactos anteriores y, por lo que a acorazados y portaaviones se refiere, siguieron sometiéndose a sus cláusulas. Hasta 1937 no pusieron las quillas de los enormes acorazados de 64.170 toneladas, *Yamato* y *Musashi,* armados con nueve cañones de 18 pulgadas. Hasta entonces se habían limitado a modernizar todos los acorazados, a partir del *Kongo,* convirtiéndoles en "acorazados rápidos", tipo de buque que en todas las marinas había sustituido ya a los lentos "superdreadnought".

Por lo que a cruceros se refiere, por el contrario, se saltaron limpiamente el Tratado de Washington, que limitaba a 10.000 toneladas el desplazamiento por unidad, y ya en 1924 y 1925 iniciaron la construcción de los *Nachi,* a los que dieron subrepticiamente un desplazamiento de 13.000 toneladas, que los hacía muy superiores a sus similares de otras marinas. Los *Mogami* y *Tone,* cuyo desplazamiento autorizado era de 8.500 toneladas, alcanzaron en realidad las 11.200; tenían coraza y, en su momento, montaron artillería de 8 pulgadas, con lo que fueron clasificados como cruceros pesados.

Pero en lo que los japoneses sobrepasaron notablemente a sus maestros británicos fue en la Aviación Naval. En efecto, los ingleses que habían dotado a su flota le aviación embarcada antes que nadie en el mundo, malograron sus triunfos cediendo su Arma Aérea de la Flota al Ejército del Aire. No cayeron los japoneses en tamaño error y, gracias a ello, la Armada japonesa contaba en 1940 con seis portaaviones rápidos y más de 400 aviones, mientras que su maestra, la "Royal Navy" apenas si tenía la mitad de aparatos embarcados en sólo cuatro portaaviones, con el agravante de que tres de ellos eran unos anticuados veteranos le la Primera Guerra Mundial.

Así, en 1941, cuando Japón consideró preferible desafiar a muerte a Estados Unidos, Inglaterra y Holanda, antes que sufrir la ignominia de abandonar su empeño de dominar China, la Marina japonesa era superior en todos los aspectos y contaba con más unidades que todo lo que pudieran reunir de inmediato sus enemigos. El triunfo inicial era seguro pero, según la profecía del almirante Yamamoto, Comandante en Jefe le la Flota, el porvenir se presentaba muy negro. Desgraciadamente para el Japón, predominaban en el Gobierno los generales con mentalidad continental, como la de su aliado Hitler, que no comprendían la influencia decisiva del poder naval en la lucha que se iniciaba.

Estas páginas relatan toda la epopeya que va desde los previstos triunfos iniciales hasta el aplastamiento final de la Armada japonesa bajo el peso de la superiodidal numérica y técnica de sus enemigos, pasando por la situación de equilibrio al alcanzarse los límites de la máxima expansión, y por los críticos combates en los que se hizo sentir el monstruoso poder industrial norteamericano convertido en potencia naval.

En honor del Emperador

"La bandera rusa es nuestra enemiga. Saldremos a la mar esta misma noche."

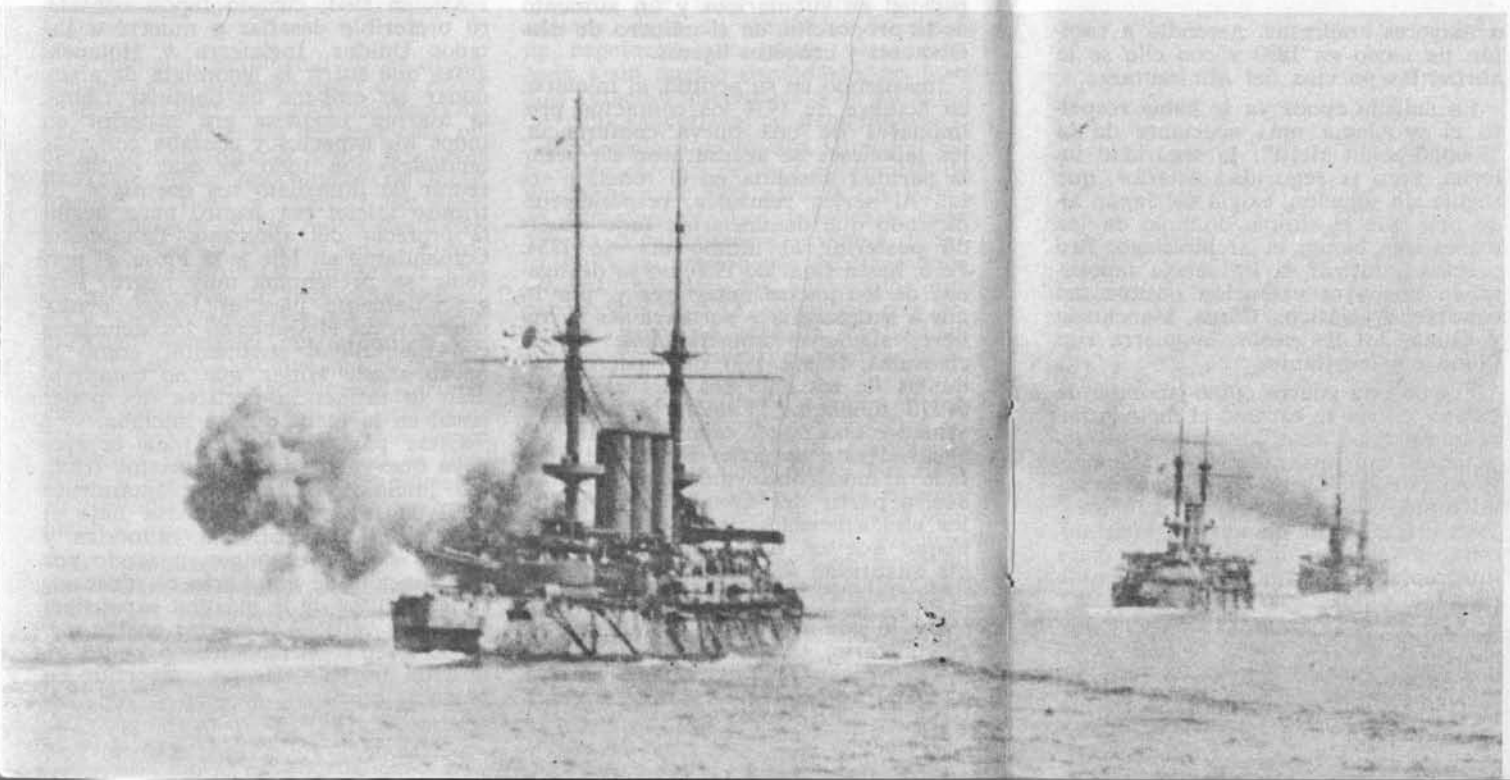
Con estas palabras concluía el consejo. El almirante y sus oficiales se hicieron una reverencia. Uno a uno se fueron hacia la puerta de la cámara, deteniéndose al pasar ante una bandeja de madera blanca en la que reposaba una daga y volviéndose para mirar a los ojos del almirante. Era el 5 de febrero de 1904. El vicealmirante Heihachiro Togo, acababa de anunciar a sus subordinados que la Armada japonesa tendría el honor de ser la punta de lanza en la gran empresa nacional de eliminar la influencia rusa en los mares de Oriente..

Era la más joven de las marinas modernas del mundo... y, en cierto modo, era también la más antigua. La inmemorial tradición *samurai*, simbolizada en aquella daga de la bandeja, hacía de la Armada Imperial algo único. Pero el Comandante en Jefe de la Flota de Combate, Heihachiro Togo, no se limitaba a encarnar la tradición, sino que había conseguido para la Armada japonesa lo que Alfred von Tirpitz había logrado para la Marina alemana al otro lado del mundo: crear la escuadra de combate más formidable sobre los mares, en proporción a su tamaño.

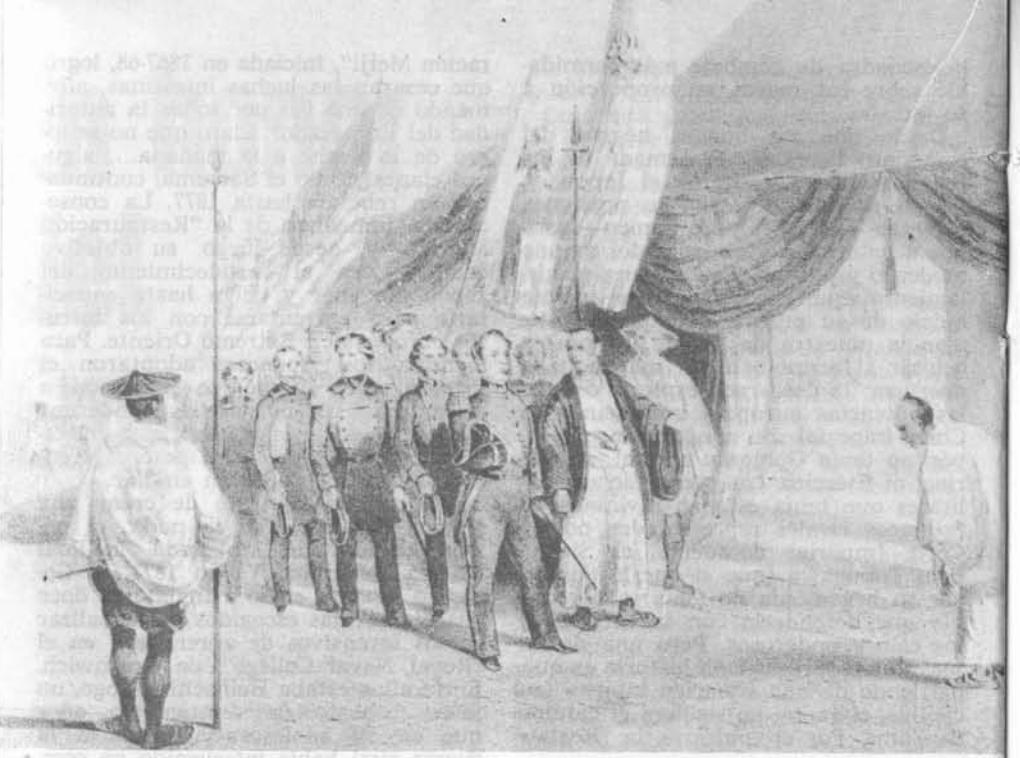
Desde que los buques negros del comodoro Perry, de la Armada de los Estados Unidos, visitaron el Japón en 1853-54, no habían cesado las presiones externas —corteses pero firmes— para que aceptara las realidades del mundo moderno y pusiera fin a su secular aislamiento voluntario. Pero en el mismo quicio de su puerta los japoneses tenían la muestra de lo que les podría ocurrir si aceptaban sin más aquella apertura: la descarada explotación que las potencias europeas imponían a la China imperial. En aquel momento Japón no tenía Gobierno central, ni Marina, ni Ejército. Las pocas fuerzas militares que tenía estaban divididas en facciones rivales representadas por la Corte Imperial decadente, el Shogunato Tokugawa (que si quería conservar su hegemonía no tenía más remedio que defenderla con las armas) y los clanes poderosos. Pero una de las mayores sorpresas le la historia es que, partiendo de una situación interna tan caótica, el Japón no siguiera el camino de China. Por el contrario, la "Restauración Meiji", iniciada en 1867-68, logró que cesaran las luchas intestinas, afirmando de una vez por todas la autoridad del Emperador. Claro que no se logró de la noche a la mañana..., algunos clanes, como el Satsuma, continuaron en rebeldía hasta 1877. La consecuencia inmediata de la "Restauración Meiji" —y, desde luego, su objetivo oculto— era el fortalecimiento del Japón por mar y tierra hasta capacitarle para enfrentarse con los intrusos europeos en Extremo Oriente. Para lograrlo, los japoneses adoptaron el método más simple, se limitaron a calcar por las buenas las modernas instituciones sociales, políticas, industriales y militares de las potencias europeas que se proponían emular.

Así, cuando se trató de crear una Marina partiendo de la nada, el patrón elegido fue, sin duda, la Real Marina Británica. Ya en 1871, el Gobierno japonés envió a Inglaterra doce guardiamarinas escogidos para realizar cursos intensivos de aprenlizaje en el "Royal Naval College", de Greenwich. Entre ellos estaba Heihachiro Togo, un joven robusto de veinticuatro años que en su adolescencia, durante la guerra civil había intervenido en combates a flote. Había embarcado en la pequeña flotilla que Satsuma mantenía para apoyar por la costa su lucha contra el Shogunado, ya que el muchacho era hijo de un *samurai* al servicio de Satsuma. Cuando fue a Inglaterra, Togo ya sabía inglés, había tenido la curiosidad de aprenderlo como un británico residente en Yokohama. El carácter y conducta de Togo y sus colegas queda concisamente retratado en un informe del comandante del buque-escuela *Worcester*, donde Togo pasó dieciocho meses: "No se le puede llamar brillante, al contrario, es más bien tardo en comprender, pero es un gran trabajador y no olvida nunca lo que aprende, y ha puesto todo su empeño en aprendérselo todo."

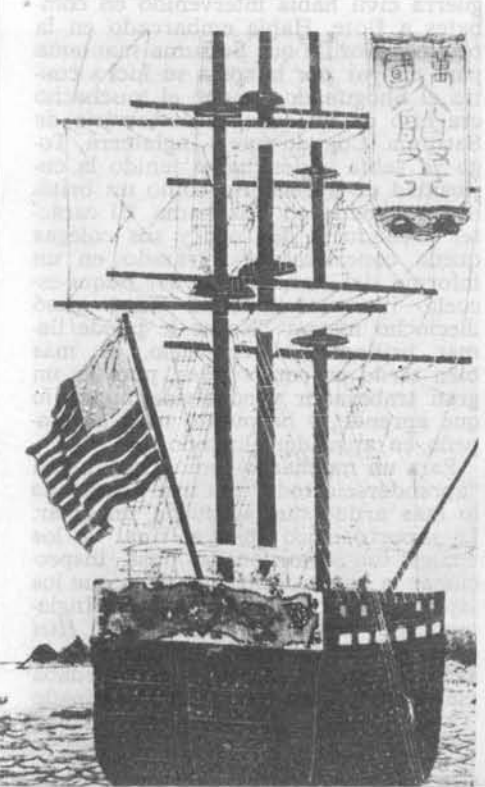
Para un muchacho como Togo, aquel "aprendérselo todo" era una prueba de lo más arduo que se pueda imaginar. La soportó cinco años, al final de los cuales fue comisionado para inspeccionar la construcción del *Hiei*, que los japoneses habían encargado en Inglaterra. Por fin, en 1887 se trajo el *Hiei* a su partia. Cumplido el cometido a satisfacción de sus mandos, quedaba claro que Togo estaba predestinado



Los acorazados de Togo abren fuego sobre la flota rusa el 10 de agosto de 1904.



El fin del aislamiento japonés: Perry, el comodoro norteamericano, recibido por los comisarios imperiales.



Uno de los «buques negros» de Perry, dibujado por un artista japonés.

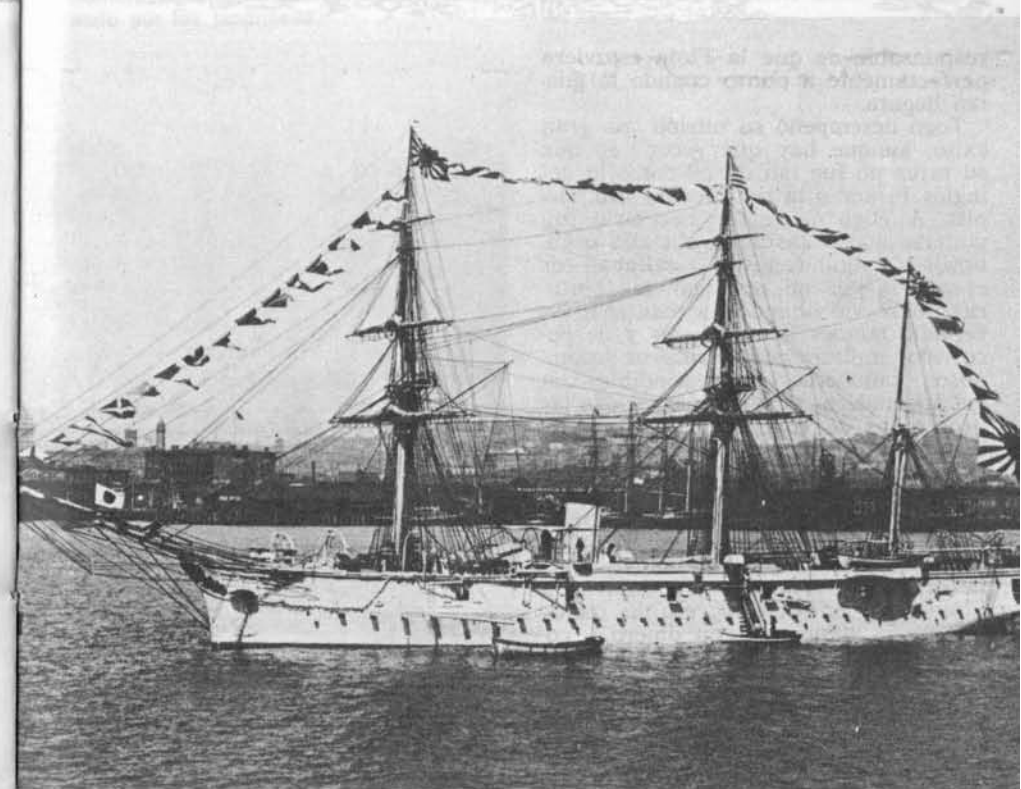
a mayores empresas. Ascendió a capitán de navío en 1890 y con ello se le abrían las puertas del Almirantazgo.

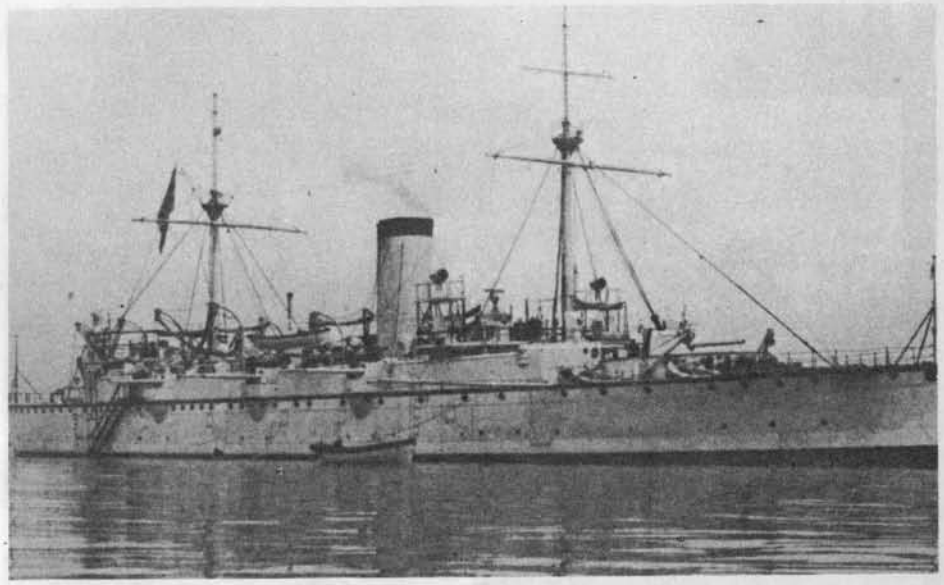
En aquella época ya se había resuelto el problema más acuciante de la "Restauración Meiji": la seguridad interna. Pero la seguridad exterior, que seguía sin solución, exigía del Japón algo más que el simple dominio de los mares que bañan el archipiélago. Era preciso garatizar la influencia japonesa en la mayor extensión posible del continente asiático: Corea, Manchuria y China. Así las cosas, la guerra con China era inevitable.

Fue en esta guerra chino-japonesa de 1894-95, donde se estrenó el método para romper las hostilidades que los japoneses han utilizado invariablemente en el siglo XX: atacar la flota enemiga antes de la declaración de guerra. Tres cruceros, al mando del contraalmirante Tsuboi, salieron a la mar para interceptar unos transportes que se dirigían a China; uno de los cruceros, el *Naniwa*, mandado por Togo, se metió en seguida en el fregado. A Togo no le bastó hundir la corbeta china *Kwang-Yi* y averiar gravemente al crucero protegido *Tui-Yuen*, sino que estuvo en un tris de provocar un grave incidente internacional abriendo fuego sobre el barco mercante inglés *Kowshing*, fletado por el Gobierno chino, cuando trataba de acercarse a la costa de Corea abarrotado de soldados chinos. El *Kowshing* se fue a pique; los oficiales ingleses fueron recogidos como es debido y los pobres soldados chinos amertallados en el agua..., pero Togo logró salir con su reputación intacta de este turbio asunto. Hubo mucha vociferación de leguleyos internacionales, en tonos muy agrios, pero la opinión general reconoció que el comandante japonés no se había extralimitado. Todavía al mando del *Naniwa*, Togo fue aumentando su prestigio como comandante puntero de la escuadra de cruceros volante de Tsuboi, y, al terminar la guerra había ascendido ya a contraalmirante. En 1900 alcanzó el grado de vicealmirante y, con él, le confiaron el mando de la Flota de combate japonesa.

Entre 1895 y 1903, se fue haciendo indudable que el próximo rival del Japón sería Rusia, que con el apoyo de Francia y Alemania, había obligado al Japón a ir escupiendo los bocados que había arrancado a China por las cláusulas del Tratado de Shimonoseki, de 1895: Puerto Arturo y la península de Liaotung. A continuación, Rusia presionó a China y la obligó a arrendarle Puetro Arturo, al mismo tiempo que incrementaba su influencia en Corea. Los altos mandos militares y navales japoneses veían cada vez más claro que, tarde o temprano, habría que poner las cartas boca arriba. Por lo que a la Armada se refiere, Togo era el

El crucero Hiei, construido en Inglaterra para el Japón, fondeado en un puerto norteamericano en 1877, durante el viaje de ida a su país.

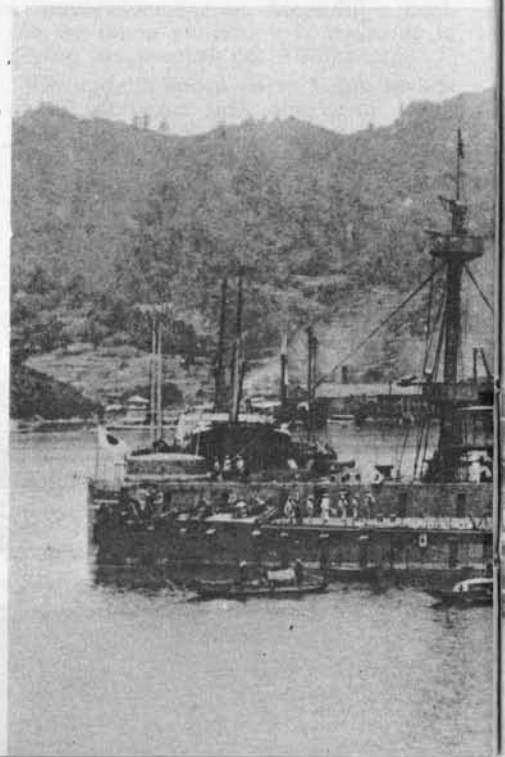


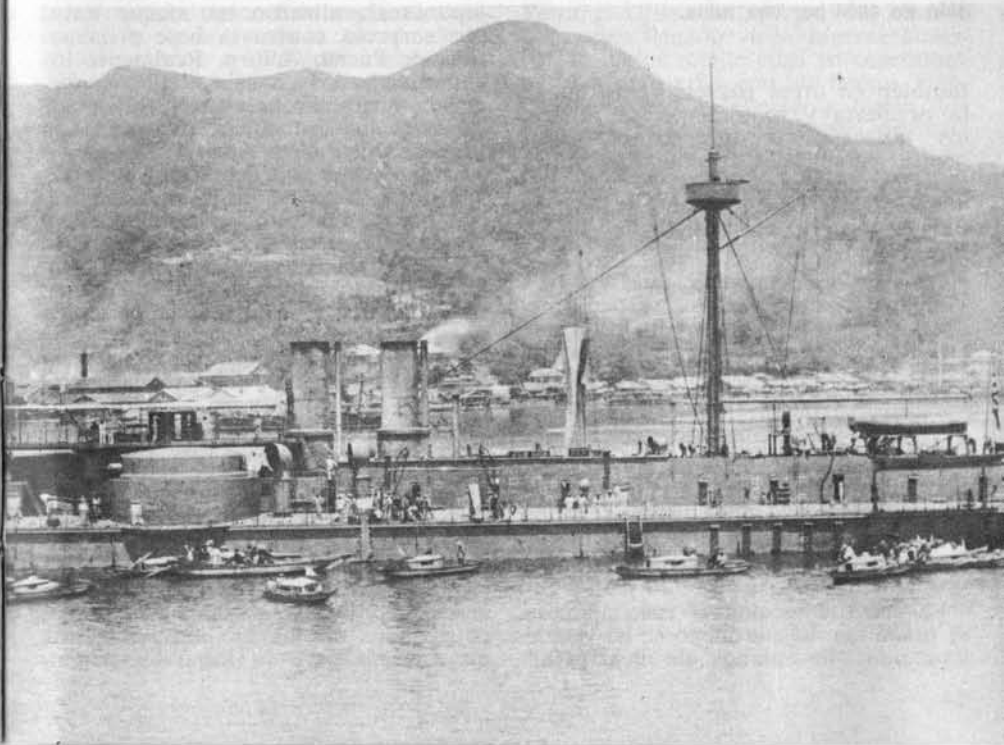


Izquierda: **Vívido grabado de la atrocidad del** Kowshing **ocurrida en la guerra chino-japonesa de 1894-95, en el que se representa a los japoneses disparando contra chinos indefensos en el agua.** Arriba: **El crucero** Naniwa, **buque en el que Togo se forjó un nombre durante la guerra chino-japonesa.** Abajo: **El acorazado chino** Chen Yuen, **apresado por los japoneses.**

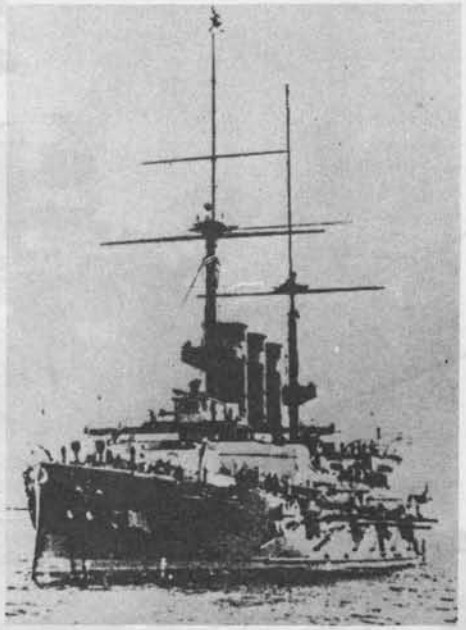
responsable de que la Flota estuviera perfectamente a punto cuando la guerra llegara.

Togo desempeñó su misión con gran éxito, aunque hay que reconocer que su tarea no fue tan difícil como la del inglés Fisher o la del alemán von Tirpitz. A Togo no le fue necesario imponerse a una casta de oficiales orgullosos y anquilosados que evitaban los ejercicios por no manchar las pinturas, ni se vio obligado a mantener en servicio buques heterogéneos y de poco valor militar, viejos cruceros y pomposos cañoneros, imprescindibles en los apostaderos de ultramar. Todas las propuestas de Togo eran apoyadas incondicionalmente por los técnicos navales encargados de proporcionar a la Flota de batalla el material más moderno y eficaz que hubiera en el mercado. Y, como compradores, eran verdaderamente hábiles. Los buques japoneses que en 1904 se enfrentaron a la Flota rusa en Oriente, era lo mejor que podía adquirirse con dinero..., corazas Krupp y cañones y máquinas inglesas fueron la norma, aunque otros aparatos y accesorios se compraran





El Hatsuse, **construido por Vickers, hundido en 1904 por una mina.**



Otra foto del acorazado Hatsuse, **perdido durante el alrgo bloqueo de Puerto Arturo.**

también en otros países. En lo que a la artillería y municiones se refiere, los japoneses fueron extraordinariamente perspicaces, proporcionándoles una formidable potencia de fuego su adopción del *shimose* —devastador explosivo— para los proyectiles de la Flota.

Da escalofríos pensar que, en 1904 —bastante antes de las drásticas medidas de "Jacky" Fisher para reformar la "Royal Navy"— las escuadras de Togo habrían pulverizado a cualquier fuerza inglesa similar. En lo que a la artillería se refiere, en particular, los japoneses iban muy por delante de los británicos y, en general, también se distinguían por su inteligente aplicación de innovaciones técnicas. Y los hechos se encargaron de demostrar que esta afirmación no era una aventurada hipótesis.

La inevitable guerra ruso-japonesa se inició con lo que luego se ha venido llamando "los planos de Pearl Harbour". En efecto, el 8 de febrero, los japoneses realizaron un ataque naval por sorpresa contra la base principal rusa de Puerto Arturo. Realmente los daños causados en este ataque no tienen comparación con los sufridos por los norteamericanos en diciembre de 1941. Contra Puerto Arturo, Togo envió sus torpederos que debían atacar a los buques fondeados en la rada, apoyados por dos acorazados y un crucero que, además, deberían hundirse en la boca del puerto, para cerrarla. Posteriormente, el día 9, a las 11,00, Togo se aproximó con el grueso de su escuadra para bombardear a los buques rusos que se habían salvado: cinco acorazados, cinco cruceros, dos cañoneros-torpederos, dos minadores y veinticinco destructores.

La Flota japonesa había alcanzado, antes de romperse las hostilidades, los efectivos de seis acorazados, seis cruceros acorazados, diecinueve destructores y dieciséis torpederos. Además, viniendo desde Europa por la larga derrota de Oriente, se acercaban los cruceros acorazados *Nishin* y *Kasuga*, construidos en los astilleros italianos de Ansaldo para la Repúbica Argentina y comprados a ésta por el Japón (negocio típico internacional, consecuencia de la manía acorazada de la época anterior a 1914). La insignia de Togo estaba izada en el acorazado *Mikasa*. Pero con todo ello, el bombardeo del día 9, no causó gran daño a los rusos a pesar le estar en inferioridad numérica y encerrados en una trampa. Los barcos rusos estaban apoyados por las baterías de costa y Togo se vio obligado a retirarse. A pesar de todo, podía estar satisfecho. La guerra había comenzado como quería el Japón: con la Flota enemiga embotellada en Puerto Arturo, las rutas marítimas abiertas a los transportes de tropas japonesas que se dirigían a Manchuria meridional y a Corea.

Con ello, los japoneses cerraron por tierra el cerco de Puerto Arturo, y, por mar con el bloqueo naval, iniciándose una larga campaña de desgaste que tenía por fin triturar la resistencia rusa y ocupar Puerto Arturo. Todo aquel año se tardó en alcanzar dicho objetivo y, entre tanto, las minas submarinas produjeron grandes pérdidas en las dos escuadras. La más grave para los rusos fue el hundimiento del *Petropavlosk*, buque insignia de su Flota, el 13 de abril, y con él la muerte del recién llegado vicealmirante Makarof, la mejor mente rusa en cuestiones navales, que voló con su barco. También en abril se fueron a pique dos cruceros, un minador y tres destructores rusos. A los japoneses les tocó el turno al mes siguiente, perdiendo los acorazados *Yashima* y *Hatsuse*, el crucero *Yashino* (perdido por colisión con un buque gemelo a causa de la niebla) y un destructor. Los rusos contaban con la ventaja de poder reparar sus buques en Puerto Arturo, cuando eran averiados, pero luchaban contra el tiempo y su situación se iba empeorando por el implacable avance de las líneas de los sitiadores. Obligado por éste, el comandante en jefe de la Flota rusa, contraalmirante Vitjeft, realizó un gallardo intento de salida el 10 de agosto, con el propósito de llegar a Vladivostok. Le quedaban cuatro acorazados, cuatro cruceros pesados y veintinueve torpederos.

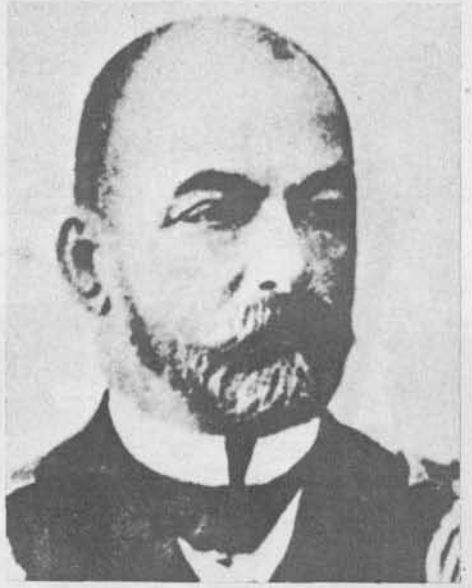
Togo —lo mismo que Jellicoe en Jutlandia— se resistía a acortar la distancia de combate. Le parecía una

El acorazado ruso Tsarevitch, **capitana de Vitjeft, desmantelado por los proyectiles japoneses, pero que aun así pudo refugiarse en puerto.**

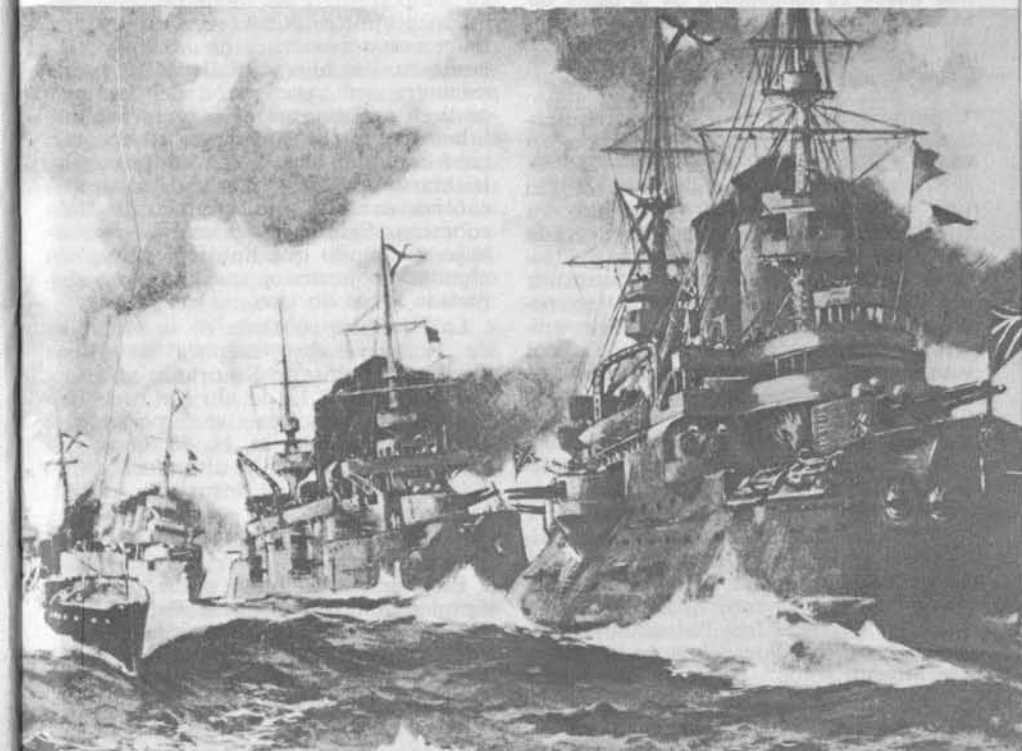
vergüenza arriesgar al albur de un ataque torpedero, su igualdad numérica y aumentar con ello las recientes pérdidas. Así las cosas, las dos escuadras estuvieron dos horas cañoneándose a gran distancia, midiendo sus fuerzas, hasta que a las 18,37, una salva de proyectiles de *chimose* de 12 pulgadas alcanzó al *Tsarevitch,* capitana de Vitjeft, que murió al quedar destrozado el puente y la torre de combate. El maltrecho *Tsarevitch* quedó sin gobierno con el timón atorado todo a estribor, no pudiendo evitar salirse de la línea. Al morir el almirante y faltar el guía, la línea rusa cayó en la confusión y cundió el desórden, Togo quiso aprovecharlo para acercarse y rematarla, pero un valeroso ataque torpedero ruso le contuvo y permitió a sus enemigos dispersarse a cubierto de la noche.

El *Tsarevitch,* cuatro destructores y dos cruceros alcanzaron los puertos neutrales de Kiaochow, Shangai y Saigón, donde quedaron internados hasta el final de la guerra. A Puerto Arturo regresaron cinco acorazados averiados, un crucero y tres destructores. Tres cruceros acorazados de la escuadra de Vladivostok, que habían realizado una salida de aquel puerto para apoyar el intento de romper el bloqueo de Vitjeft, fueron interceptados cuando navegaban al Sur y rechazados hacia su base, con la pérdida de uno de ellos. Finalmente, el crucero *Novik,* que trataba de alcanzar Vladisvostok, rodeando el Japón, fue alcanzado y hundido frente a Shakalin el día 21. Aquello era el final de la campaña naval de Puerto Arturo. El 2 de enero cayó en manos de las tropas japonesas, que pudieron contemplar un puerto lleno de naufragios y derrelictos, presentando un aspecto como el de Narvik en mayo de 1940. A costa de dos acorazados, dos cruceros protegidos, dos destructores y cuatro torpederos, la Flota japonesa había infligido a los rusos la pérdida de siete acorazados, dos cruceros y treinta y tres buques más, entre minadores, destructores y torpederos. Era un éxito total y resonante.

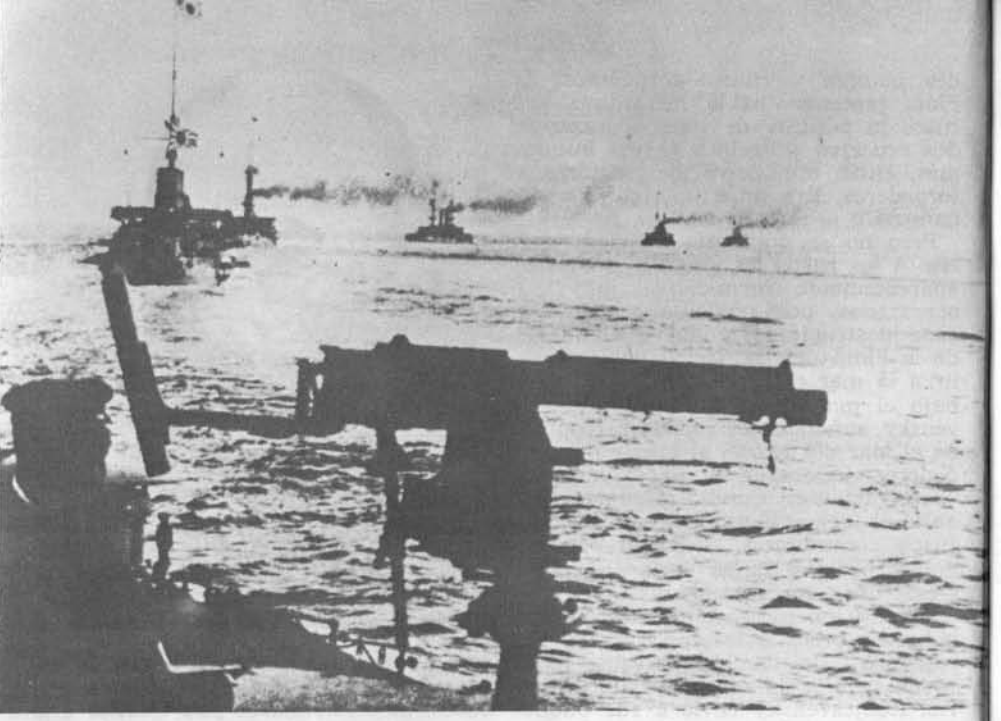
Pero no se ponía fin así a la guerra. A los rusos les quedaba una baza aparentemente formidable: los siete acorazados, dos cruceros acorazados, siete destructores y nueve auxiliares de la Flota del Báltico. A poco de salir a la mar el 15 de octubre de 1904, bajo el mando del almirante Rodjesvensky, sufrió un estruendoso tropiezo en el Mar del Norte, al tomar por torpederos japoneses a unos pacíficos "bous" ingleses. Cundió el pánico y se abrió el fuego sobre los pesqueros. Los rusos continuaron su camino perseguidos por las burlas de la prensa inglesa; unas apresuradas disculpas y la oportuna indemnización, evitaron una peligrosa crisis entre Inglaterra y Rusia, pero todo aquel embarazoso asunto no dejaba de ser un pésimo augurio. Rodjesvensky envió a sus buques ligeros por el Canal de Suez, mientras él daba la vuelta al Cabo de Buena



El Almirante Rodjesvensky, al que se encomendó llevar a la Flota del Báltico alrededor de medio mundo para aplastar a la Armada japonesa y vengar la pérdida de Puerto Arturo.



Grabado algo denigrante, publicado en Inglaterra, que muestra la salida de la Flota del Báltico para el viaje hacia su destrucción.



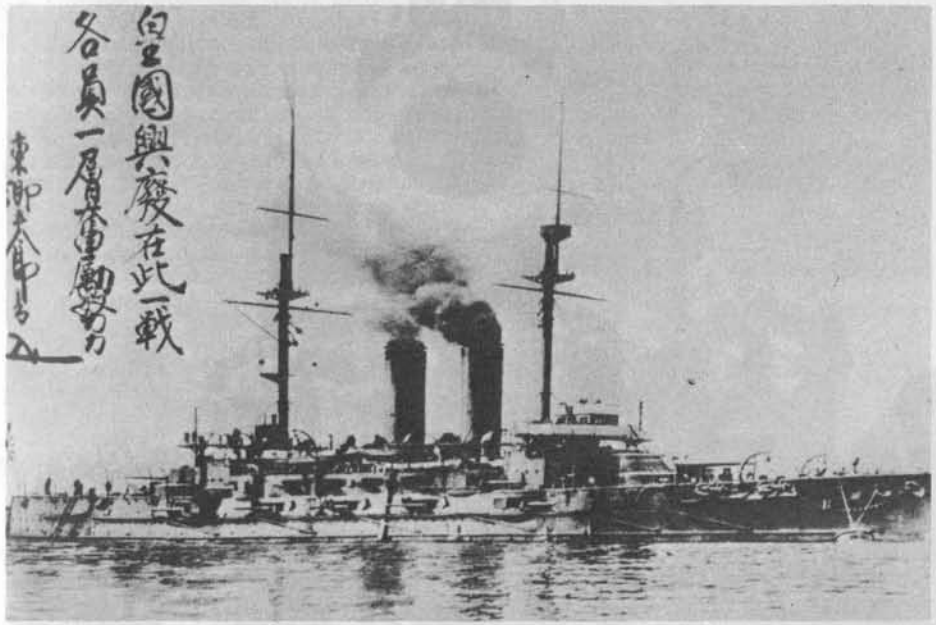
La flota de batalla de Togo se hace a la mar desde su fondeadero de la bahía de Mesampo para ir a interceptar a la Flota del Báltico en el estrecho de Tsushima.

Esperanza con los acorazados, reuniéndose todos en la rada de Nossi Be, en Madagascar, el 9 de enero de 1905.

Si Rodjesvensky no hubiera recibido más barcos, es posible que hubiera conseguido convertir su disparatada Flota en una fuerza de combate razonablemente eficaz, antes de terminar la larga travesía hasta aguas japonesas. Pero el Almirantazgo ruso no opinaba así. Creyendo en la eficacia del número, enviaron al contraalmirante Nebogatof, que se oponía a ello, a incorporarse a la Flota en Extremo Oriente, con una escuadra que, caritativamente, podría calificarse de entorpecimiento. Se trataba de un acorazado, un crucero acorazado, tres guardacostas y siete buques auxiliares, viejos y anticuados, útiles sólo para instrucción. Los comandantes de tales monstruos, no se hacían la menor ilusión sobre su valor militar, y los llamaban "planchas", "zuecos", "desechos de tienta" y "se hunden solos". En Nossi Be, le llegó a Rodjesvensky un tercer refuerzo un poquito más moderno, pero sólo un poquito: dos cruceros, dos destructores y tres cruceros auxiliares. En resumen, en lugar de llegar con una escuadra que, por razón del número, pudiera enfrentarse con cierta probalilidades de éxito con Togo, en una acción de poder a poder, a Rodjesvensky le ataron de pies y manos con una caótica Armada que carecía de toda cohesión. Eran muy pocos los barcos bajo su mando que hubieran navegado alguna vez juntos y que hubieran disparado antes un tiro.

La siguiente recalada de la escuadra de Rodjesvensky, después de Nossi Be, fue la bahía de Kamranh, en Indochina. Llegó el 13 de abril y tuvo que esperar un mes inactiva esperando a Nebogatof. Hasta el 14 de mayo no emprendió la Flota la última etapa de su travesía, que la llevaría a enfrentarse con Togo en el estrecho de Tsuhima, antes de alcanzar el Mar del Japón.

El plan de Togo no podía ser más simple: concentrar en el Estrecho de Tsushima todo cuanto buque de guerra estuviera disponible y esperar a la Flota rusa. Un crucero ligero y tres

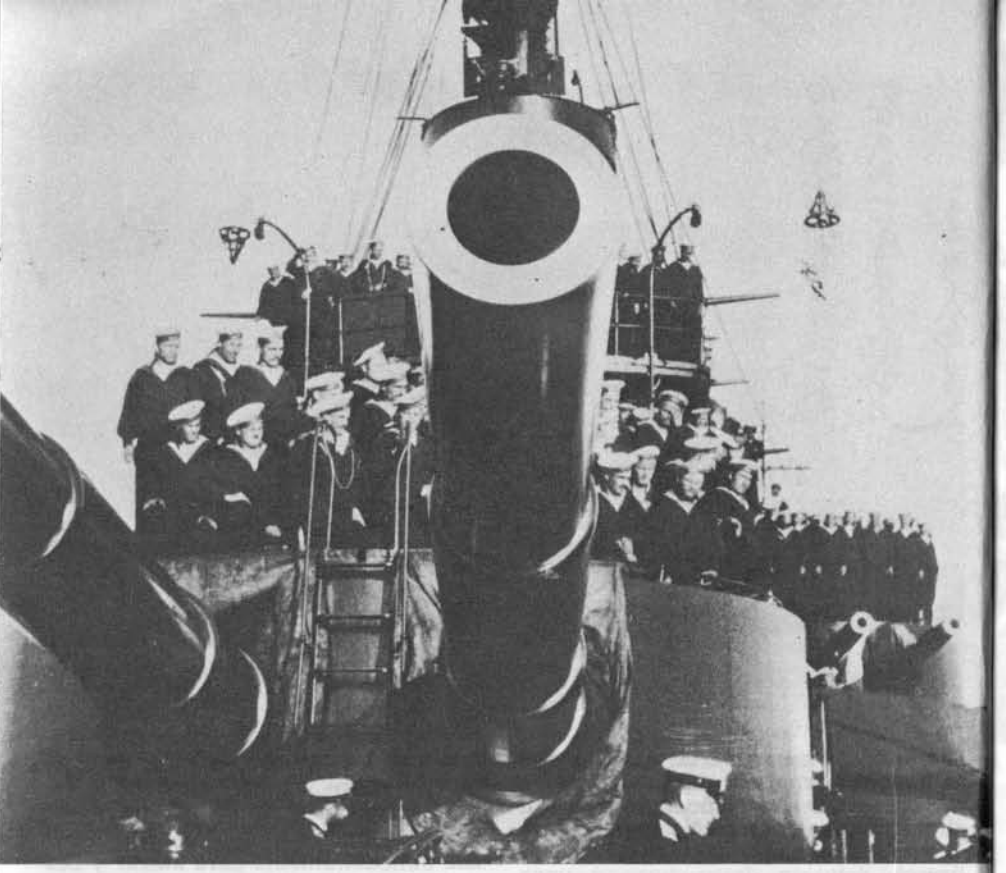


El Mikasa, capitana de Togo.

destructores nuevos eran todo lo que se había incorporado desde el final de las operaciones del año anterior. Con ello el total de buques japoneses era de ocho acorazados, dieciséis cruceros ligeros, veintiún destructores y unos cincuenta y siete torpederos. Era patente su inferioridad numérica, pero no era la cantidad lo que contaba. Aquello no era ni tan siquiera el clásico enfrentamiento del ágil y escurridizo hombre pequeño contra el tardo y pesado gigantón, sino el de un formidable y enérgico guerrero, pequeño en tamaño, pero ansioso de hacer morder el polvo a un decrépito, apolillado y desmoralizado gigantón.

En la madrugada del 27 de mayo de 1905, a las 05,05, la Flota rusa fue avistada por la cortina de cruceros ligeros de Togo, arrumbada hacia el Norte (Los rusos, también conocían la presencia de los japoneses por haber interceptado sus mensajes por radio la noche del 25, y Rodjesvensky no tenía duda alguna sobre la inminencia del choque). Togo estaba fondeado en la bahía de Mesampo, en la costa coreana al recibir la noticia y, con arrogancia, envió el siguiente mensaje a Tokio: "Acabo de recibir parte avistamiento Flota enemiga. Nuestra Flota sale inmediatamente para atacar y destruir al enemigo."

Con las primeras luces del día, los cruceros de Togo acortaron distancias para identificar a los rusos y determinar su fuerza. Rodjesvensky, sin hacerse ilusiones sobre su porvenir, formó la línea de batalla a las 11,00: formó en línea de fila a sus doce buques más poderosos y dejó en retaguardia los transportes, escoltados por cruceros y destructores. Los cruceros japoneses no rompieron el contacto y, alrededor de mediodía, su pegajosa presencia provocó un cañoneo inútil. Unos artilleros nerviosos del *Orel* dejaron escapar un cañonazo de 12 pulgadas, al que siguió el fuego graneado de sus matalotes: antes de que fuera obedecida la señal de "alto el fuego" de Rodjesvensky, se habían malgastado 30 proyectiles. A las 13,45, al fin, las escuadras de acorazados y cruceros de Togo, bajando desde el norte en dos columnas, avistaron a la Flota rusa.



La dotación de una torre de artillería del acorazado ruso Imperator Alexander III, **hundido en Tsushima.**

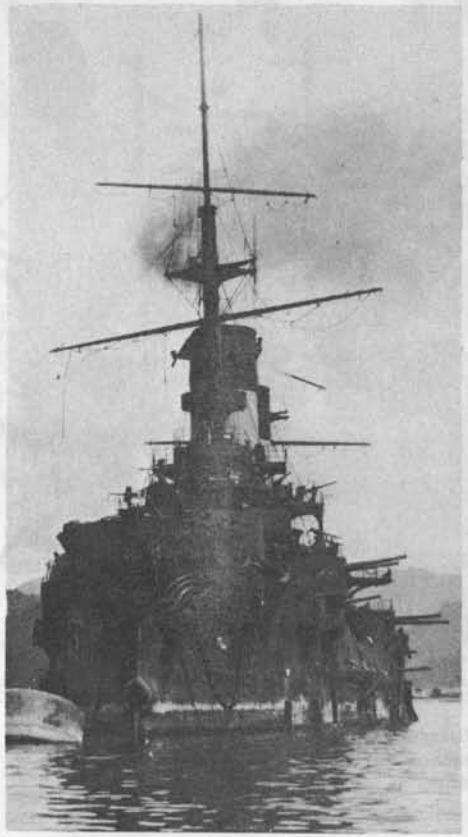
Fue entonces, a las 13,55, cuando ondeó en la verga del *Mikasa* la señal que para los japoneses ha tenido el valor histórico y decisivo del "Inglaterra espera..." de Nelson, en Trafalgar: "La suerte del Imperio depende de esta acción. Que cada uno haga todo lo que pueda." Togo cayó súbitamente a babor, hacia el Este, como si quisiera "cruzar la T" a los rusos y se lanzó sobre el acorazado de cabeza en la línea rusa; eran las 14,05. Las dos flotas se acercaban rápidamente a rumbos convergentes y, de nuevo, los rusos fueron los primeros en abrir el fuego desde el *Suvarof*, capitana de Rodjesvensky, a las 14,08. Togo, en cambio, contuvo el suyo. Las torres del *Mikasa* no abrieron deliberadamente el fuego hasta no haberse reducido la distancia a 6.650 yardas, poco más o menos y, acto seguido empezó el metódico martilleo mortífero que causó el caos y la runia de la Flota de Rodjesvensky.

Los rusos consiguieron devolver algunos golpes, pero no bastaron para inquietar a los japoneses ni, desde luego, hacer que la balanza se inclinara a su favor. Casi al comienzo del duelo artillero alcanzaron al *Mikasa* con dos impactos de 12 pulgadas y otros dos de seis pulgadas que le causaron cincuenta y cuatro bajas, pero no fueron suficientes para averiarle seriamente. También en la cola de la línea japonesa, un tiro de suerte ruso dio en el aparato de gobierno de uno de los acorazados, obligándole a salir de formación. Pero, en conjunto, los rusos no podían parar aquel abrumador diluvio de mortíferos proyectiles de *chimose* japoneses que iban triturando su Flota de modo sistemático e inexorable. A las 15,00, el *Suvarof* ya no era más que una ruina en llamas, sin gobierno y con Rodjesvensky fuera de combate, herido en la cabeza. Poco después, el *Oslyabya*, que hacía agua como una cesta, fue alcanzado por una granizada de proyectiles de *chimose* en la línea de flotación, que lo abrió, lo hizo zozobrar y lo echó a pique, siendo el primer buque de acero de la historia hundido por la artillería. Hubo un oficial ruso, por lo menos, que no lo pudo resistir. Sus palabras fueron: "Lo que chocaba con los costados del barco y caía sobre cubierta, más parecían minas que proyectiles normales. Estallaban al rozar con cualquier cosa..., al rozar con el menor impedimento que hallaran en su trayectoria."

El *Alejandro III* quedó entonces de guía de la línea rusa y su comandante trató de deslizarse por detrás de la cola de la línea de Togo. Pero éste desbarató sus intenciones invirtiendo su rumbo y obligando a los rusos a virar hacia el Sudeste. De este modo, los barcos de Togo obligaron a sus oponentes de la otra línea a mantener un rumbo paralelo al suyo y a seguir soportando su tiro preciso e implacable. Durante un rato el *Alejandro III* tuvo que salir de formación, reemplazándole el *Borodino* como guía, pero ésto causó confusión, la línea rusa se alargó y empezó a describir círculos alrededor de los restos incendiados de la capitana de Rodjesvensky. Este, casi inconsciente a causa de la herida en la cabeza, arrió la insignia a las 17,50, y cedió el mando a Nebogatof, dándole unas vagas instrucciones sobre la necesidad de alcanzar Vladivostok.

Pero antes de que Nebogatof hubiera podido hacerse plenamente cargo de la situación, transcurrieron varias horas y durante las cuales los rusos no tuvieron quién los mandara y, como se sabe, en la guerra naval una escuadra sin comandante se desintegra en seguida, si no cuenta con una sólida cadena de mandos subordinados que sepan matenerla unida.

Esto era, precisamente, lo que no tuvieron los rusos en Tsushima. Togo pudo concentrar sucesivamente el fuego de sus acorazados sobre los rusos, uno a uno. Primero, contra el *Alejandro III*, que zozobró poco después de las 18,00; luego, sobre el *Borodino*, alcanzado en un pañol de municiones de 12 pugadas, que voló, hundiéndose alrededor de las 19,00, y, finalmente, sobre los restos del *Suvarof*, que siguió a flote disparando el único cañón que le restaba hasta sucumbir a los ataques de los torpederos. A la caída de la noche, Nebogatof arrumbó hacia Vladivostok con los buques supervivientes, excepto los cruceros *Aurora*, *Jemtchug* y *Oleg*, que no podían mantener la velocidad de Nebogatof y se alejaron hacia el Sudoeste (después de entrar en Shanghai, acabaron por entrar en Manila, donde fueron internados). Durante la noche, los japoneses continuaron la persecución, pasando la iniciativa a destructores y torpederos, que mantuvieron una presión despiadada sobre los agotados y desmoralizados rusos, de forma similar a como los destructores ingleses de Vian, acosaron



El acorazado ruso Orel, **apresado por los japoneses después de la batalla naval de Tsushima.**

Yokohama cubierta de banderas y empavesada en honor de la victoria de Tsushima.

al *Bismarck* durante su última noche a flote, en mayo de 1941. Desafiando la mar gruesa y los grandes cañones rusos que trataban de mantenerlos a raya, los torpedistas japoneses hundieron dos acorazados —el *Sissoi Veliki* y el *Navarino*— y averiaron tan gravemente a otros dos —el *Monomakh* y el *Nakhimov*—, que, a la mañana siguiente, hubieron de ser hundidos por sus propias dotaciones.

Al amanecer del 28, Togo y su Flota se dispusieron a coronar su victoria. No tardaron mucho en ello. A las 10,30, los acorazados y cruceros japoneses habían rodeado a los últimos barcos de Nebogatof que se rindió para no aumentar inútilmente la pérdida de vidas. Horas más tarde, el mismo día, a las 16,50, se remataba el triunfo japonés con la captura del casi inconsciente Rodjesvensky, que fue encontrado a bordo del destructor *Biedovy*. La victoria era total: de los treinta y ocho buques de guerra rusos que se habían internado en el Estrecho de Tsushima el día 27, la Flota japonesa había hundido o apresado veintisiete al mediodía del 28. Otros siete buques se refugiaron en puertos neutrales; un crucero y dos destructores lograron llegar a Vladivostok y, un buque hospital que había sido apresado por los japoneses, fue liberado a toda prisa. En comparación, las pérdidas de Togo fueron ridículas: tres torpederos hundidos y otros buques con averías de diversa importancia. En cuanto a pérdidas humanas, el peso también cayó del mismo lado. Los rusos tuvieron 4.380 muertos, 5.917 prisioneros y 1.862 internados (No hay datos en cuanto a heridos). En cambio, las pérdidas japonesas no pasaron de 117 muertos y 583 heridos.

Tsushima hizo que todo Japón enloqueciera, y con toda la razón. En marzo anterior, la victoria del general Nogi en Mukden, había remachado la destrucción del ejército ruso de Manchuria. Ahora, Togo había desbaratado en Tsushima las últimas esperanzas rusas de ganar la guerra mediante una victoria en el mar. La paz se firmó en seguida, por intervención de Norteamérica, el día 5 de septiembre, en Protsmouth, New Hampshire, Estados Unidos. Por ella, se reconocía la hegemonía japonesa en Corea, y el Japón recibía, además, la mitad meridional de la isla de Shakhalin. Se habían alcanzado todos y cada uno de los objetivos fundamentales por los que, año y medio antes, se había ido a la guerra y, gran parte de ello había que agradecérselo a la Marina de Guerra.

Tushima se hizo legendaria. Según palabras del almirante Cunningham, comentando las pérdidas sufridas en 1941 por la "Royal Navy", en Creta, "Se tarda tres años en construir un barco nuevo, pero cuesta trescientos formar una tradición." El Japón había batido todos los "records" en lo que a formar una tradición se refiere. Lo había conseguido en sólo 30 años. La victoria de Tushima demostraba que, en 1905, la Armada Imperial japonesa era una de las marinas más formidables del mundo y, lo que tiene aún una importancia inconmensurablemente mayor, había proporcionado al Japón un Nelson y un Trafalgar para ser honrados en el futuro.

Arriba: **El héroe de Tushima, el almirante Heihachiro Togo, el Nelson japonés.** Abajo: **El Mikasa, capitana de Togo, declarado monumento nacional en 1961.**

Hacia el abismo

Al otro lado del mundo, se produjeron en los años siguientes a Tsushima dos hechos decisivos: el alba de la era de los "dreadnaughts" y la carrera anglo-alemana de construcciones navales. Este último fenómeno ha eclipsado casi siempre el hecho de que, mucho antes de 1916 —año de la botadura del *HMS Dreadnought* de "Jacky" Fisher—, en Japón había sucedido algo muy notable. Según la única tradición que poseían de expansión naval —experimentarlo todo, mientras fuera moderno, y desechar la "leña vieja", tanto material como mental— los japoneses habían construido su propio "dreadnought" mucho antes de que la idea fuese aceptada por las demás potencias navales.

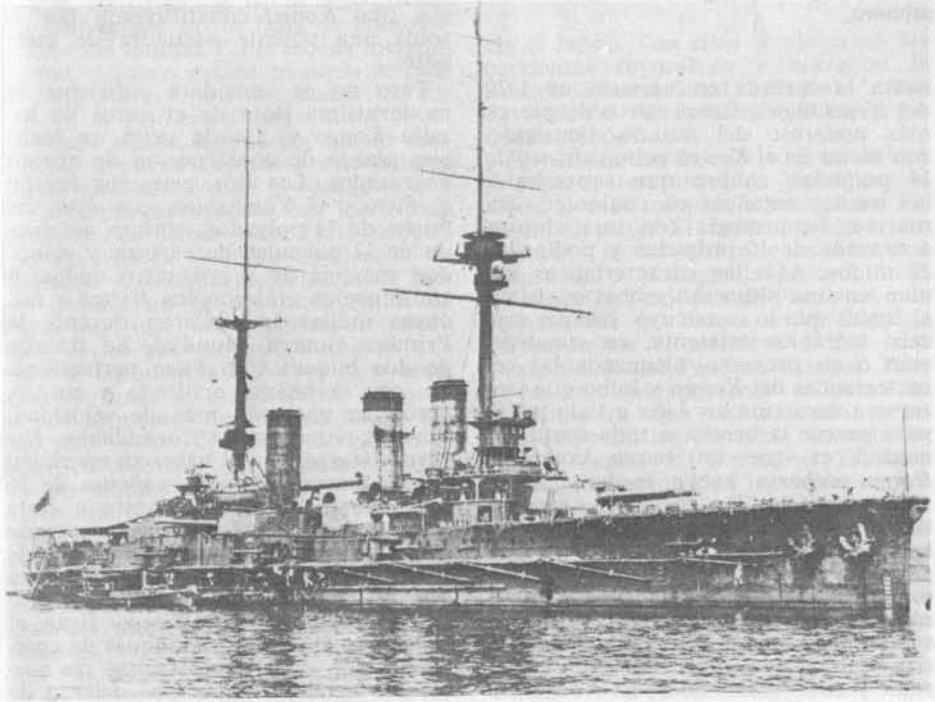
El ingeniero naval italiano, general Vittorio Cuniberti, fue el gran sacerdote del credo "dreadnought" que enunció en unos artículos publicados en 1902 y 1903, abogando por unos buques que sólo tuvieran cañones de gran calibre, gruesa coraza y gran velocidad. Las primeras reacciones en Europa y América fueron de lo más variado, desde la franca curiosidad hasta un marcado escepticismo o el no hacer caso, calificando la idea de pura ciencia ficción. En Japón, en cambio, la idea prendió en seguida y, tres meses antes de Tsushima —marzo de 1905— se puso la quilla de un acorazado proyectado según las ideas de Cuniberti, en el Arsenal de Kure.

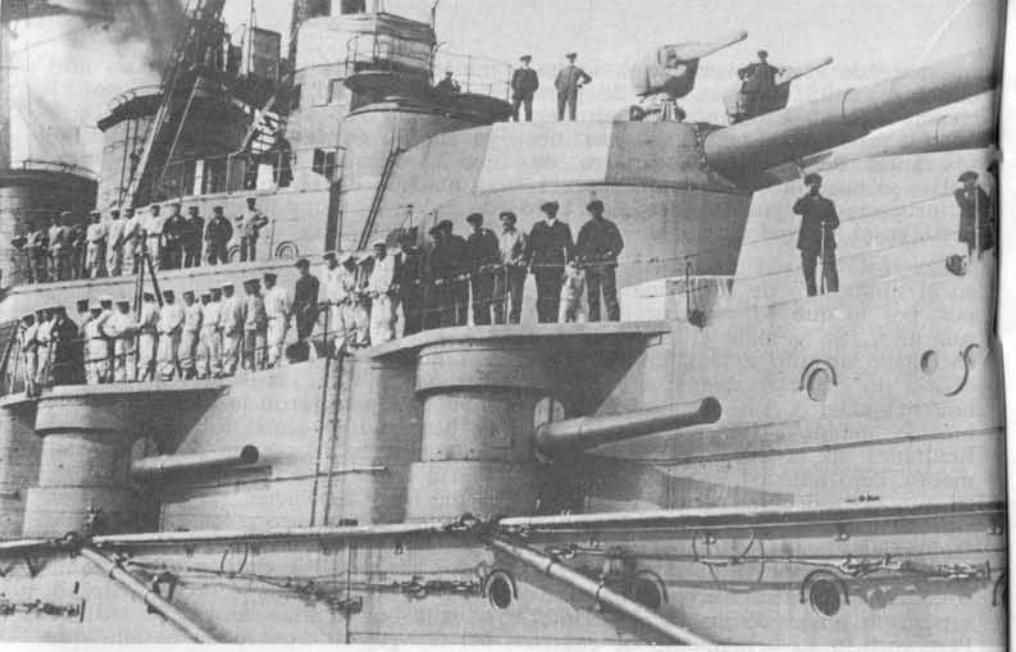
Era el *Aki*, barco que no tuvo suerte en el suministro de sus armas y equipos, por lo que su construcción duró seis años (Su gemelo el *Satsuma* fue entregado un año antes). En realidad, el *Aki* no era ciertamente un "dreadnought" clásico, sino una especie de híbrido, debido a las mencionadas dificultades en la obtención del armamento. Pero aún así, es indudable que su proyecto original era revolucionario: 16 cañones de 12 pulgadas y 20 nudos de velocidad (sólo su coraza no alcanzaba los requisitos de Cuniberti: tuvo una cintura de nueve pulgadas de espesor en lugar de las 12 prescritas). Pero incluso su armamento de cuatro piezas de 12 pulgadas y 12 de 10 pulgadas, que sustituyó al previsto en el proyecto, fue uno de los más formidables en el mundo de su época. Terminado en 1911 —un año después que el *Satsuma*—, el *Aki* fue seguido por el *Kawachi* (1912- y el *Settsu* (1913), que ya fueron verdaderos "dreadnoughts" con 12 cañones de 12 pulgadas, coraza máxima de 12 pulgadas y 20 nudos de andar. El mundo comprendió que la Armada japonesa, no sólo podía ponerse a la altura de las tendencias más modernas, sino que era capaz de anticiparse a ellas, en el proyecto de acorazados.

Y no sólo en el proyecto de acorazados. Ya en 1911, los ingenieros navales japoneses adoptaron la idea del crucero acorazado —aquel fulgurante ideal de supercrucero, capaz de pegar tan fuerte como un acorazado y en el que, según frase de Fisher, "la velocidad es coraza." Se encargó a los astilleros de Vickers, en el Tyne, un buque que, en todos sus detalles, era tan revolucionario como lo había sido el "dreadnought" cinco años antes. Se trataba del *Kongo*, el crucero de batalla que

Artillería moderna para la flota de batalla japonesa: los cañones del acorazado Fuso.

Una audaz experiencia con ideas revolucionarias, el «dreadnought» híbrido Aki.

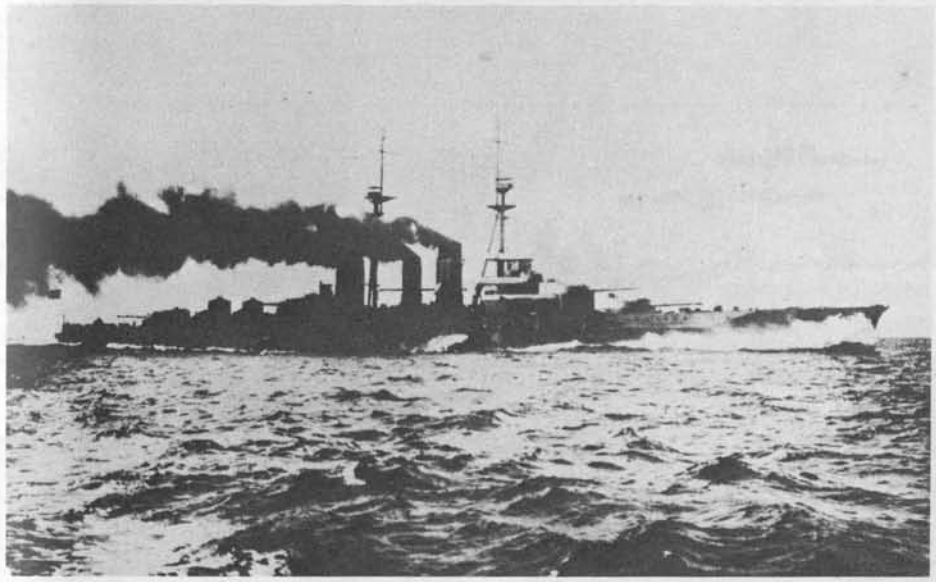




El Kongo, **el crucero de batalla más potente del mundo antes de la aparición del inglés** Hood, **lo que fue muy embarazoso para el ingeniero inglés que proyectó el primero.**

hasta la entrada en servicio en 1920 del *Hood* inglés, fue el barco de guerra más poderoso del mundo. Consiguieron meter en el *Kongo* ocho cañones de 14 pulgadas, calibre que superaba a los usados entonces en cualquier otra marina. Se protegía con una cintura acorazada de 10 pulgadas y podía dar 27 nudos. Aquellas características ponían en una situación embarazosísima al inglés que lo construyó. Ningún crucero británico existente, en construcción o en proyecto, alcanzaba las características del *Kongo* y hubo que lanzarse a construir los *Lion* a toda prisa, para cerrar la brecha a toda costa. La verdad es que un barco como el *Kongo* debería haber hecho que se abandonara la idea de los cruceros de batalla antes de que llegara a ver la luz los acorazados rápidos de 15 pulgadas *Queen Elizabeth*. Pero, en cuanto estuvieron listos los planos generales del *Kongo*, los astilleros japoneses se pusieron en actividad y botaron tres barcos gemelos: *Hiei* (1912), *Haruna* y *Kirishima* (1913). El *Kongo* entró en servicio en julio de 1913, el *Hiei* en 1914 y los *Haruna* y *Kirishima* en 1915. Al entrar en servicio en la Armada Imperial japonesa, los cruceros tipo *Kongo* constituyeron por sí solos una potente escuadra de combate.

Pero no se considerá suficiente la modernísima flota de cruceros de batalla *Kongo* y, a toda prisa, se hicieron planes de construcción de nuevos acorazados. Los dos primeros fueron el *Fuso* y el *Yamashiro*, con doce cañones de 14 pulgadas, cintura acorazada de 12 pulgadas de espesor y velocidad máxima de veinticuatro nudos. A continuación vinieron los *Hyuga* e *Ise*, cuyas quillas se pusieron durante la Primera Guerra Mundial. Se trataba de dos buques tipo *Fuso* perfeccionado, con la misma artillería y coraza, pero con un nudo más de velocidad. Por fin, vinieron los formidables *Nagato* y *Mutsu*, que al hacer su aparición en los mares, con ocho cañones de 16 pulgadas (calibre nunca visto a flote en aquel entonces), cintura acorazada de 13 pulgadas y veinticinco nudos de andar, causaron una sensación tan grande como la que en su momento habían producido los *Kongo*. Eran el "non plus ultra" de los buques de combate y con ellos demostraban de nuevo los japoneses estar por delante de



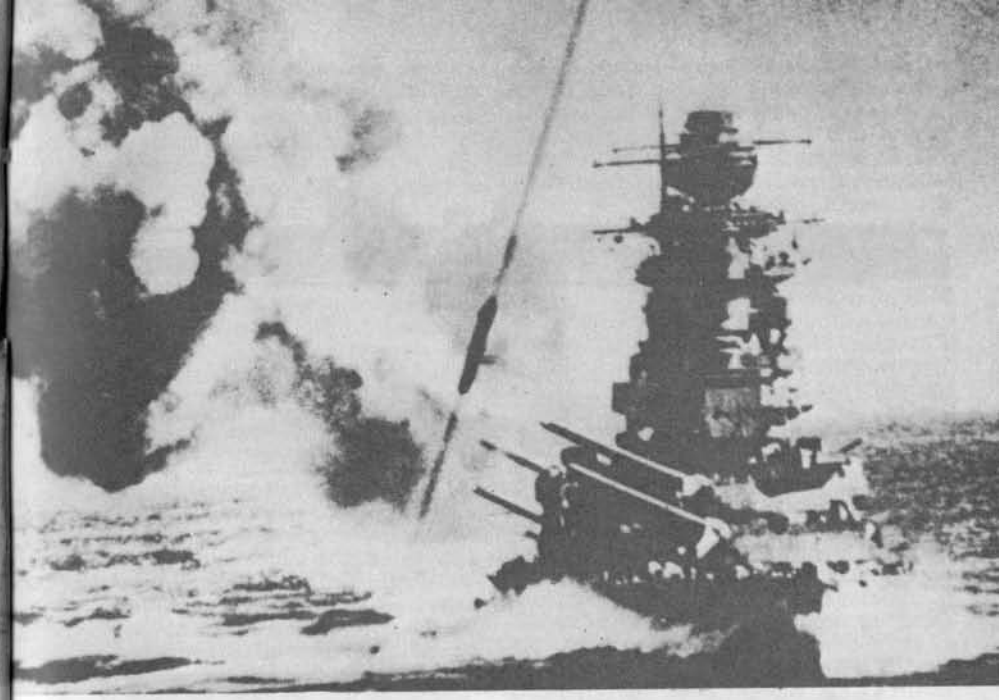
El crucero de batalla Haruna, **construido por los japoneses calcando los planos del** Kongo.

todo el mundo en el proyecto y construcción de buques de guerra.

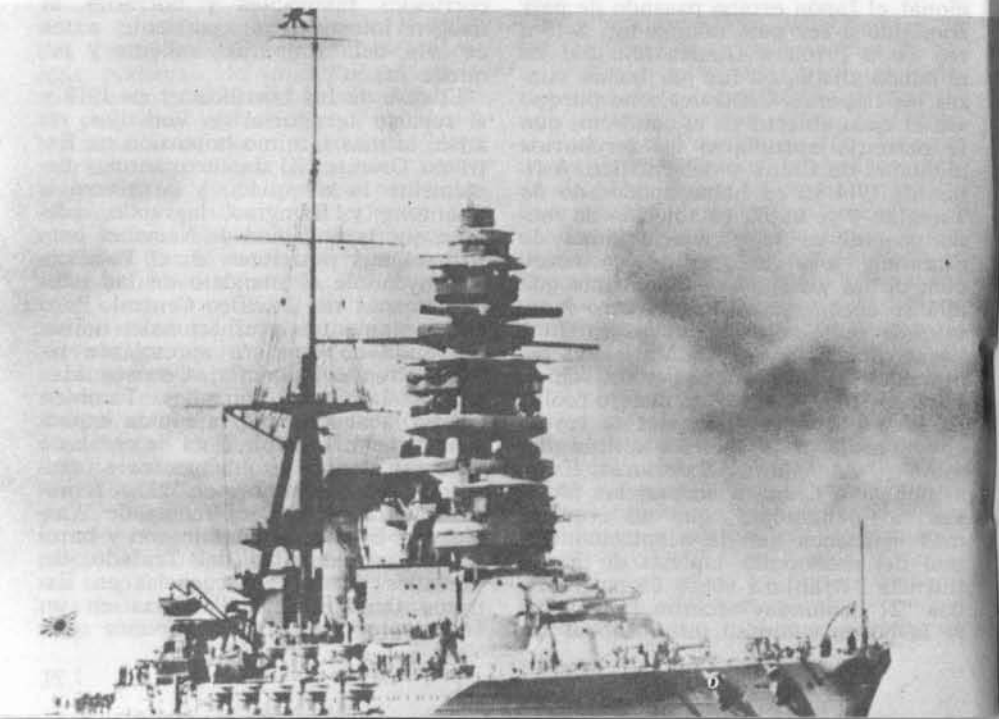
En la década 1910-1920, Japón emprendió la construcción de lo que prometía convertirse en la flota de combate mayor del mundo. En la escena internacional, el Japón estaba pasando de país sometido a ser país dominador. Si entró en la Primera Guerra Mundial en el bando aliado, no fue por luchar contra los Imperios Centrales, sino porque vio el cielo abierto en el conflicto, que le permitía apropiarse los territorios alemanes de China y del Pacífico. A fines de 1914 ya se había apoderado de Tsingtao y se había establecido de modo general en la provincia china de Shantung, una vez aceptada la rendición de las guarniciones alemanas que allá se encontraban. Por el otro lado, también tenía en su poder las antiguas bases alemanas de las Marianas, las Marshall y las Carolinas, todas en el Pacífico Central. El verdadero color de las ambiciones japoneses se reveló en enero de 1915, por la actitud del ministro de Asuntos Exteriores, Kato, al obligar a China a aceptar las famosas "21 demandas", que no eran ni más ni menos que la aceptación formal del monopolio japonés de la influencia extranjera sobre China. Aquellas "21 demandas" fueron fatales para la buena voluntad internacional hacia el Japón. Con ellas se disiparon las corrientes favorables y borraron la imagen internacional, corriente antes de 1914, del "simpático, valiente y pequeño Japón".

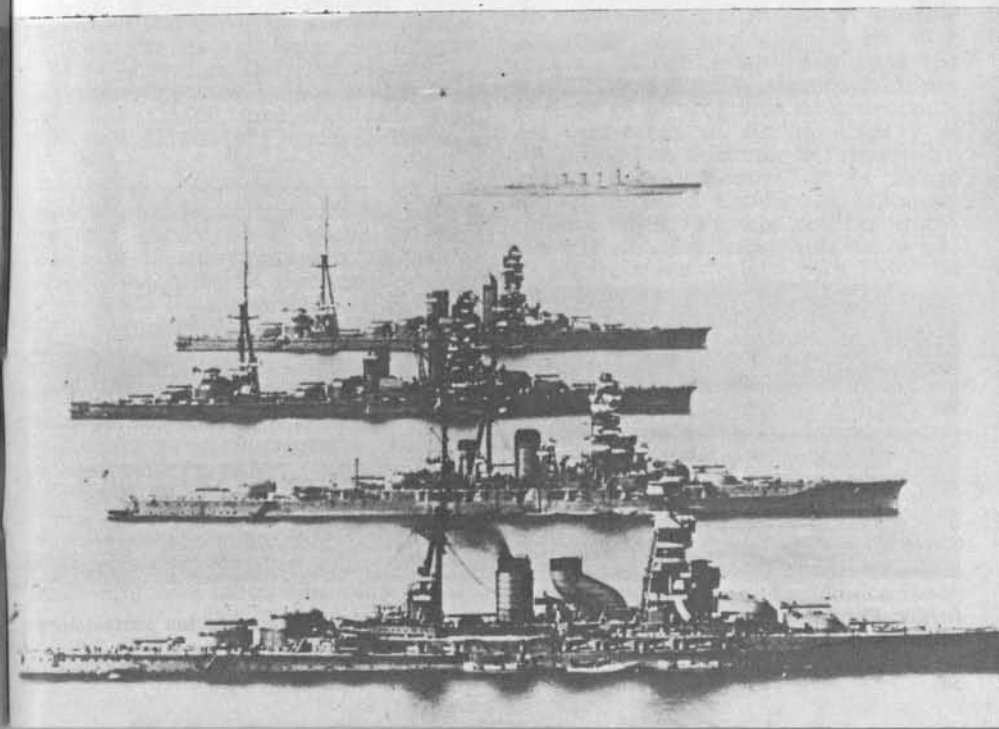
El cese de las hostilidades en 1918 y el reparto territorial de Versalles, no alivió lo más mínimo la tensión en Extremo Oriente. El Japón mantuvo firmemente lo adquirido y se aferró a Shantung y Tsingtao, logrando, además, que la Sociedad de Naciones confirmara sus posiciones en el Pacífico, atribuyéndole el mandato de las islas ex-alemanas del Pacífico Central. Pero en los ambientes internacionales no había duda de que era apremiante revisar a fondo las ventajas conseguidas por el Japón en Versalles. También cundió la alarma por la rápida expansión de la formidable flota de combate japonesa. Ambos problemas fueron tratados desde noviembre de 1921 a febrero de 1922 en la Conferencia de Washington. En ella se combinaron y barajaron las cláusulas del Tratado de Versalles y sus consecuencias en Extremo Oriente, refundiéndolas en un tratado anglo-americano-japonés que

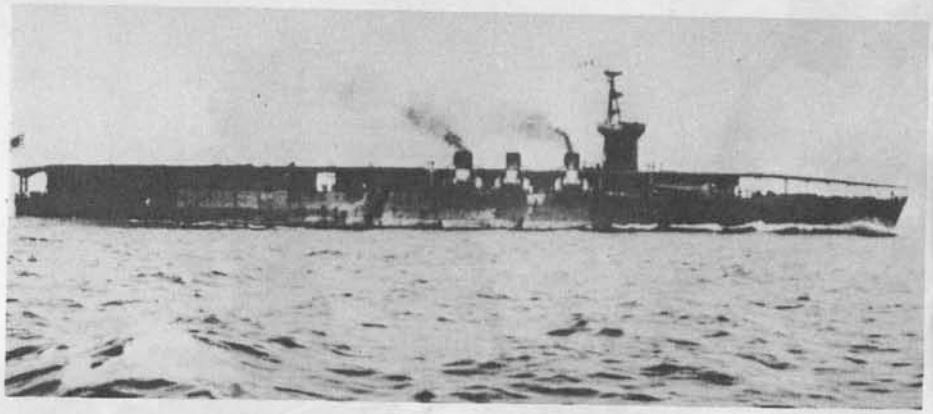
Arriba: **Los cuatro** Kongo, **una pequeña escuadra de batalla en sí mismos, posan para el fotógrafo. De delante a atrás:** Kongo, Haruna, Kirishima **y** Hiei. Abajo: **El impresionante** Mutsu, **con ocho cañones de 16 pulgadas que, en su día, fue el** non plus ultra **en ingeniería naval.**

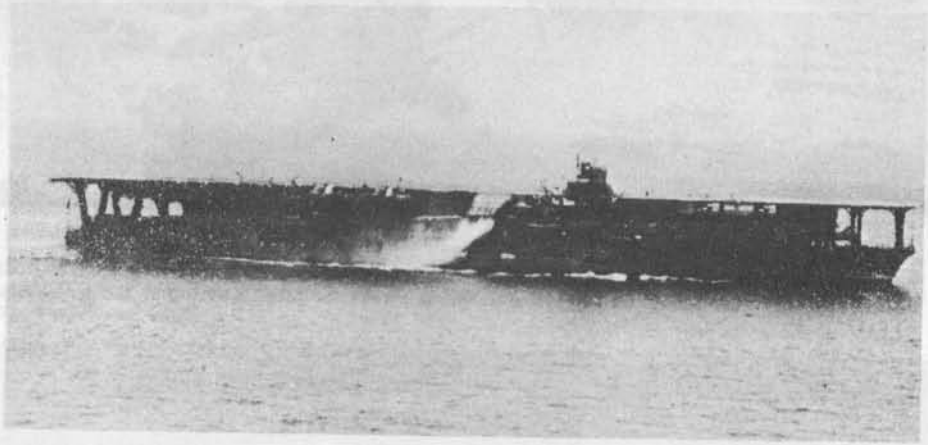


Arriba: **El** Mutsu **hace una demostración del poder de su andanada.** Abajo: **La flota de batalla continúa aumentando. De delante a atrás:** Nagato, Kirishima, Ise **y** Hyuga.









Arriba: **El primer portaviones, el diminuto** Hosho. Centro: **El primero de los portaviones pesados, el** Kaga. Abajo: **El** Yubari.

intentaba evitar la aceleración de una nueva carrera de armamentos navales.

El acuerdo de Washington, lo mismo que el Tratado de Versalles, fue el recosido de un cúmulo de acuerdos parciales. Japón se retiró de Shantung a cambio de un compromiso cuatripartito que garantizara el "statu-quo" en el Pacífico (un buen negocio para el Japón, porque así Inglaterra y Estados Unidos no construirían nuevas grandes bases navales en Hong-Kong ni Manila). Otros dos compromisos referentes a China y firmados por nueve países fueron la típica muestra de la euforia de la Sociedad de Naciones en los primeros años de la década de 1920: se trataba de dar garantías conjuntas a la integridad territorial de China y su independencia de todo contro extranjero, sin que se dijera una sola palabra sobre disposiciones concretas que garantizaran dichos ideales. Luego venía el tratado naval, que era el punto crucial de la conferencia. Con él se frenó eficazmente la construcción de acorazados por un período de diez años, pero también fue favorable al Japón. Los gobernantes japoneses sabían muy bien que nunca podrían ponerse a la altura de Inglaterra o Estados Unidos en una carrera de construcciones navales. La proporción "5.5.3" acordada era como proclamar internacionalmente que el Japón seguiría teniendo la tercera flota del mundo. Inglaterra y Estados Unidos tendrían derecho a 525.000 toneladas cada una, Japón a 315.000 y Francia e Italia a 175.000.

El *Nagato* y el *Mutsu*, los dos últimos acorazados terminados por los japoneses, escaparon al hacha del Tratado de Washington, pero no así el resto. Los astilleros japoneses estaban trabajando a toda presión en el ambicioso programa "8-8", que intentaba crear una flota de combate de la misma magnitud que la de los Estados Unidos. Se habían botado ya otros dos acorazados: el *Kaga* y el *Tosa*, del tipo *Nagato* perfeccionado. Estaban en grada otros cuatro cruceros de batalla, con un armamento principal previsto de diez cañones de 16 pulgadas y velocidad máxima de treinta nudos (*Amagi, Akagi, Atago* y *Takao*). Se habían acopiado materiales para cuatro nuevos acorazados rápidos, dos de los cuales tenían ya nombre provisional: *Kii* y *Owari*. Finalmente, imponentes en su concepto, se pensaba en cuatro acorazados super rápidos, armados de cañones de 18 pulgadas y con treinta nudos de velocidad máxima. Todos estos monstruos debían ser terminados antes de 1938, pero el Tratado de Washington los mató antes de nacer.

De los buques nuevos ya botados o todavía en grada en el momento de firmarse el Tratado, en febrero de 1922, el *Takao* y el *Atago* fueron desguazados en grada. Los *Amagi* y *Akagi* fueron destinados a transformación en portaaviones. El casco del *Kaga* también fue condenado al desguace v el del *Tosa* fue empleado como pontón para experimentos de artillería y torpedos.

En realidad, el Japón ya había botado su primer portaviones, el diminuto *Hosho* (7.740 toneladas). No hay que decir que fue el primer portaviones proyectado desde el principio como tal. Había un buque gemelo, el *Shokaku*, ya encargado, pero se desistió de su construcción después de la firma del Tratado. Con los enormes cascos de los *Amagi*, que ahora quedaban disponibles, sería posible construir dos portaviones, más de cinco veces mayores que el *Hosho*, a un precio comparativamente bajo. Pero intervino una catástrofe natural. El casco quedó gravemente dañado en el terrible terremoto que asoló Japón en 1923, cuando todavía estaba en grada. Se decidió desguazarlo y sustituirlo por el *Kaga* en el programa de conversión. Así fue, como al fin, el *Kaga* y el *Akagi* llegaron a formar la Primera Escuadra de portaviones de la *Rengo Kantai*, la Flota Combinada japonesa.

Entre tanto, se estaba realizando una labor igualmente importante en lo que se refiere a esa "criada para todo" de los flotas que son los cruceros. La Armada Japonesa había botado en 1918 los modernos cruceros ligeros *Tenryu* y *Tatsuta*, inspirados en los británicos de la "Clase C", a los que siguieron los *Kuma, Tama, Kitakami, Oi* y *Kiso*. Todos ellos fueron clasificados como cruceros ligeros, con armamento principal de 5,5 pulgadas. A continuación vinieron los de la clase perfeccionada, *Nagara (Nagara, Isuzu, Yura, Natori, Kinu* y *Abukima)*, cuya botadura tuvo lugar cuando se estaba firmando el Tratado de Washington. Las limitaciones impuestas por éste, produjeron un giro muy interesante en los proyectos de

El ministro de Marina japonés, almirante Takarabe, cuya acción fue frustrada en la Conferencia de Desarme Naval de Londres, en abril de 1930.

construcción japoneses, como el del *Yubari*, realizado por el almirante Hiraga, que consiguió meter los cañones correspondientes a un crucero le 5.000 toneladas en un casco que desplazaba la mitad. El *Yubari* se botó en mayo de 1923 y proporcionó valiosísimas lecciones sobre aquel concepto de "cascarones armados con mandarrias", que, más tarde, se aplicaron a buques mayores. También a resultas del Tratado fue reducida a la mitad la serie de cruceros tipo *Sendai*, anulándose el pedido de tres de los seis encargados, pero los tres restantes, *Sendai*, *Jintsu* y *Naka*, fueron terminados antes de dos años.

El fecundo cerebro del almirante Hiraga, produjo entonces los primeros modernos cruceros pesados japoneses los *Furutaka* y *Kako*, con artillería principal de 7,9 pulgadas, botados en 1925. Fueron seguidos aquel mismo año por los *Aoba* y *Kinugasa*, cuyos cañones eran más pesados —8 pulgadas—. Más adelante, en 1927-28, aparecieron los diez primeros cruceros pesados de 10.000 toneladas tipo *Myoko*, con diez cañones de 8 pulgadas en lugar de los seis que consideraban normales. Estos buques fueron los *Myoko*, *Nachi*, *Haguro* y *Ashigara*, que causaron enorme impresión, especialmente entre los oficiales de otras marinas. "¡Esto sí que es un barco de guerra!", exclamó un oficial inglés del *HMS Kent* que visitó el *Myoko* en 1929, "¡a su lado el *Kent* es un trasatlántico de lujo!"

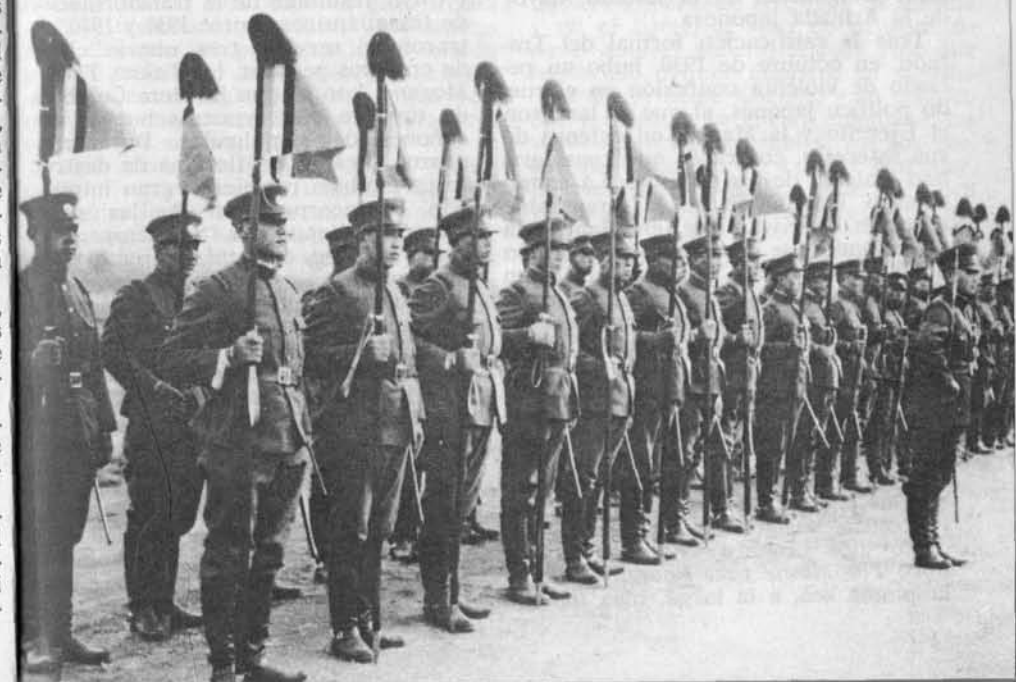
No es mal resultado para una labor de diez años y, pensándolo bien, la reacción de aquel oficial inglés no era tal vez, el mejor de los comentarios sobre la eficacia del Tratado de Washington.

Las excelentes características de los nuevos cruceros japoneses fueron emuladas en los proyectos y realización de esos "perros guardianes" de la flota: los destructores. Entre 1918 y 1930, se incorporaron a la Armada Imperial japonesa seis nuevos tipos de destructores: los *Momi* (siete unidades con tres cañones de 4,7 cada una-; los *Minekaze* (trece barcos con cuatro 4,7); los *Wakatabe* (doce buques con tres 4,7); los *Kamikaze* (nueve buques con cuatro 4,7); los *Mutsuky* (doce unidades con cuatro 4,7), y, finalmente, los soberbios *Fubuki* (veinte buques en total). Los barcos del tipo *Fubuki* establecieron la norma para todos los destructores japoneses posteriores; montaban seis cañones de 5 pulgadas y nueve tubos lanzatorpedos de 24 pulgadas, preferidos por los japoneses, que en aquel tiempo lanzaban todavía torpedos de aire comprimido, pero que fueron sustituidos en 1930 por los del tipo "93", de propulsión por oxígeno, que fueron conocidos por *"long lance"* y demostraron ser los mejores torpedos que han existido, causando la más desagradable de las sorpresas a los aliados cuando el Japón los usó al entrar en guerra en diciembre de 1941.

El gobierno del Japón fue cayendo, cada vez más, en manos de los altos jefes del Ejército Imperial a partir de 1930. Fue entonces cuando el país empezó a caminar hacia el abismo, inaugurando el período histórico que después se ha llamado *kurai tanima:* valle oscuro. Se había iniciado la larga marcha hacia Pearl Harbour.

El horizonte empezó a ensombrecerse en la Conferencia de Desarme Naval Naval de Londres, en 1930, donde el ministro de Marina, almirante Takeshi Takaraba, actuaba como representan-

Arriba: **El Ejército japonés de Kwantung provoca la crisis del Imperio al invadir Manchuria.** Abajo: **Soldados japoneses en parada para honrar el Emperador pelele del Manchukuo, Pu Yi.**



te japonés. Fue una negociación tirante y agria en la que el Japón no pudo obtener lo que quería. No fue, como anteriormente, la proporción de acorazados el foco de tensiones y desacuerdos, sino los submarinos. Japón pretendía poseer 78.000 toneladas de sumergibles y no las consiguió. El acuerdo de la Conferencia fijó un máximo permitido de 52.700 toneladas para Inglaterra, Estados Unidos y Japón, pero aquella paridad no era suficiente para los planes japoneses de defensa vigentes.

La nueva Flota Combinada se había concebido como arma defensiva. La estrategia japonesa, en caso de guerra con su rival más peligroso en el Pacífico —los Estados Unidos— estaba basada en la idea de esperar que la Flota del Pacífico de los Estados Unidos viniera hacia la Flota Combinada para ir desangrándola en el trayecto mediante los ataques de submarinos de gran radio de acción y lograr que, cuando llegara al contacto en el momento y lugar elegidos por la Flota Combinada, haber reducido su potencia de modo que los acorazados japoneses pudieran aceptar el combate en igualdad de condiciones. Para una estrategia de esta clase, no era suficiente la paridad en submarinos y al ser conocidas en Tokio las noticias del acuerdo, se produjo gran indignación en el Estado Mayor de la Armada japonesa.

Tras la ratificación formal del Tratado, en octubre de 1930, hubo un período de violenta confusión en el ruedo político japonés, al que se lanzaron el Ejército y la Marina en defensa de sus intereses, contra lo que consideraban traición de los políticos. La consecuencia inmediata fue la irreparable agresión de Kwantung, en Manchuria meridional, que comprometió al Japón a una intervención en gran escala en Manchuria. Después del "incidente de Mukden", el 19 de septiembre de 1931, el Ejército de Kwantung invadió Manchuria y proclamó la "independencia" del nuevo estado títere de Manchukuo, en febrero de 1932. Era la mayor provocación que se había lanzado hasta entonces a la Sociedad de Naciones que, como siempre, se limitó a aprobar las consabidas mociones de censura contra la agresión japonesa. Pero, como dice Leonard Wibberley en su libro *The Mouse that Roared*, "aunque la pluma sea, a la larga, más temible que la espada, de momento, la espada habla más alto y más fuerte que la pluma." Japón se retiró de la Sociedad de Naciones en 1933, demostrando al mundo la inoperancia de aquel organismo internacional. Fue casi un alivio, al año siguiente, el anuncio de que también se retiraba de los tratados de limitación de armamentos navales. Tuvo que sufrir el aislamiento diplomático pero, en cambio, conseguía romper las ataduras que le impedían la expansión de su Flota.

Esta expansión siguió dos trayectorias. La primera fue un radical programa de modernización y reconstrucción de las diez unidades de su flota de combate, que consistió en la transformación en acorazados rápidos de los cuatro cruceros de batalla de la clase *Kongo*, y en aumentar la protección y la elevación de los cañones de los demás acorazados. Parecido tratamiento se aplicó a los buques del tipo *Myoko* y a otros cruceros pesados. La segunda trayectoria fue la aceleración del programa de nuevas construcciones. Ya se había botado en 1931 el portaviones *Ryujo* y, en los nueve años siguientes se continuaron las botaduras de los *Soryu, Hiryu, Shokaku* y *Zuikaku* —grandes, rápidos y modernos portaviones— y de otros cinco más pequeños, los *Shoho, Zuiho, Taiyo, Chuyo* y *Unyo*, resultado de la transformación de trasatlánticos. Entre 1930 y 1940, entraron en servicio tres nuevas clases de cruceros pesados, los *Takao, Tone* y *Mogami*, con lo que la Flota Combinada tuvo ya diez cruceros nuevos con cañones de 8 pulgadas. Durante la misma década, las flotillas de destructores también recibieron gran impulso con la incorporación de las series *Akatsuki, Hatsuharu, Shiratsuyo, Asashio* y *Kagero*, en total, cuarenta y dos destructores.

Pero lo más aparatoso fueron los nuevos superacorazados con los que se intentaba aumentar la proporción de 4-5 en relación a los Estados Unidos. Nos referimos a los *Yamato*, 64.000 toneladas de buque de guerra, con cintura acorazada de 16 pulgadas de espesor y nueve cañones de 18 pulgadas.

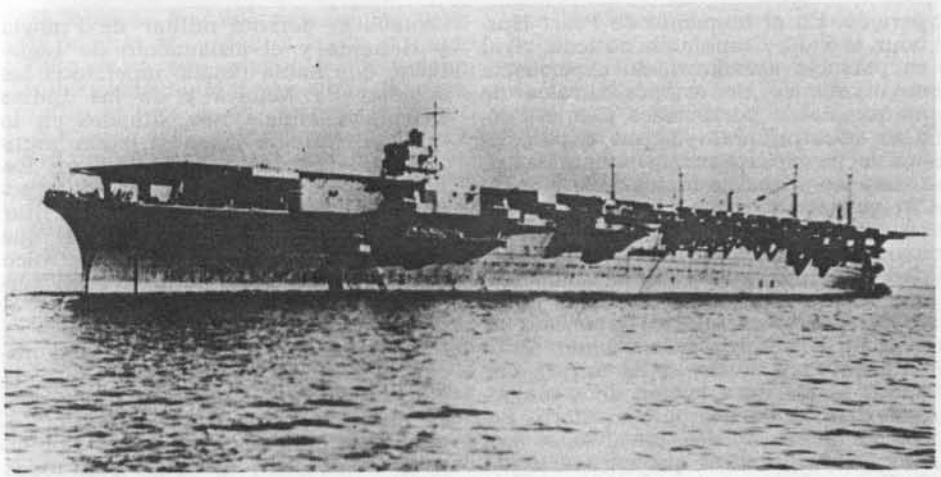
Pero por muy impresionantes que parecieran estos leviatanes, en definitiva no eran más que la demostración de la esquizofrenia que se apoderó de la Flota Japonesa en la Segunda Guerra Mundial y que marcó su evolución en aquel periodo. En el momento de Pearl Harbour, la Flota Combinada no tenía rival en potencia aeronaval. Su experiencia en el empleo de aviones navales de ataque, desde portaviones y el espléndido adiestramiento de sus tripulaciones le proporcionaron resonantes éxitos en los primeros meses de la guerra. No quedaba la menor duda de su decisiva preponderancia, pero aceptar los hechos tal como eran en la realidad, reduciría a la nada el sueño tradicional de los épicos combates entre acorazados, cosa que los japoneses se negaban a admitir. Los *Yamato* eran realmente pasmosos; se les mirara por donde se los mirase eran unos magníficos barcos de combate artillero. Pero, en la era de los portaviones era completamente futil que un acorazado pudiera superar a cualquier posible adversario de su misma especie en alcance y peso de salva. Naturalmente, antes de la Segunda Guerra Mundial, en todas las marinas del mundo se había planteado la disputa entre los "papas" de la artillería y los "papas" de los portaviones, y la polémica no cesó hasta la rotura de las hostilidades. Ni siquiera los "juegos de la guerra", que habían revelado hasta la saciedad la indefensión del más fuerte de los acorazados ante un ataque aéreo enemigo, consiguieron zanjar la controversia antes de 1939. Pero la gran ironía de la historia es que fuera precisamente el Japón, el país que había estado a la cabeza de las nuevas tendencias de la construcción naval, el que terminara dando media vuelta para producir los superacorazados.

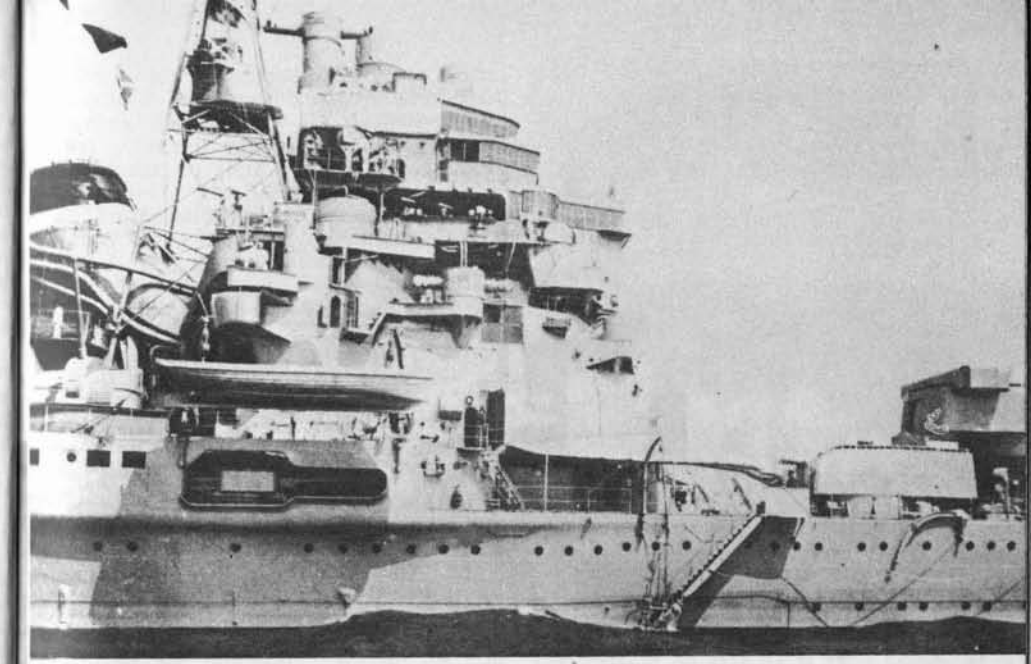
Los planos definitivos de los *Yamato* no estuvieron listos hasta 1937, año en que Japón estaba enzarzado en sus prolongadas hostilidades en China. Transcurrieron otros tres años antes de que el primero de ellos estuviera listo para la botadura; el segundo, el *Musashi*, lo siguió en noviembre de 1940. En aquella época, el curso de la guerra en China y las arrolladoras victorias de la Alemania nazi en Europa, presentaban al Japón una oportunidad única y un formidable dilema —una combinación de circunstancias tan tentadora que, finalmente, fue causa de su entrada en la guerra el mes de diciembre siguiente—. El dilema lo planteaba la crónica escasez de combustible, imprescindible para las operaciones militares. La oportunidad la presentaba la derrota militar de Francia y Holanda y el aislamiento de Inglaterra, que había dejado indefensas las colonias de Malaya y de las Indias Orientales Holandesas, situadas en lo que la estrategia japonesa había bautizado de vital "Area Sur". Sólo los Estados Unidos quedaban para interponerse en el camino del Japón y evitar que dieran aquel golpe magistral que pondría en sus manos todo el petróleo que precisaba para llevar a buen término la guerra en China y darle el dominio de todo el Pacífico.

Allí estaba la oportunidad, magnífica, al alcance de la mano, pero la Marina japonesa no estaba preparada. El almirante Isoroku Yamamoto, Comandante en Jefe de la Flota Combinada desde 1939, se opuso con todas sus fuerzas al enfrentamiento con los Estados Unidos. Conocía bien aquel país donde había sido agregado naval, y sentía un profundo respeto por su patriotismo y por su potencia industrial. Yamamoto creía que, dando tiempo al tiempo, tal vez fuera posible fortalecer la flota japonesa y capacitarla para la guerra con Norteamérica, pero tenía la absoluta certidumbre de que, en 1941, no era posible.

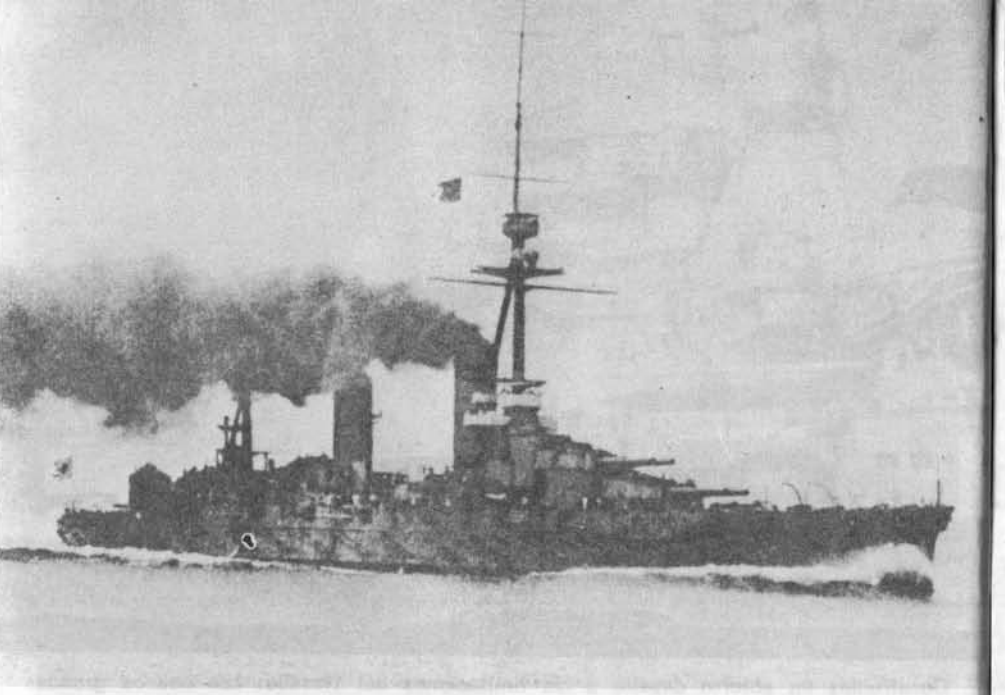
No habría habido guerra con los Estados Unidos —o por lo menos habría tardado mucho en estallar— si en 1941 hubiera gobernado en Japón la Marina y no el Ejército. Pero en octubre de aquel año, el general Hideki Tojo fue nombrado primer ministro en sustitución del príncipe Konoye, y su política fue precipitar la guerra mientras los vientos fueran favorables. En los meses que precedieron a Pearl Harbour, la consigna en Japón era: "Nunca volverá a presentarse una ocasión como ésta."

Este era el dilema con el que se enfrentaba la Armada Imperial japonesa en 1941. Sus jefes tenían conciencia de que el Japón era como "un pez en un estanque del que están vaciando el agua" —según palabras del Jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Osami Nagano, al Emperador—. La Armada no estaba preparada para la guerra, pero no osaba oponerse abiertamente. Pasó el problema a los diplomáticos sin prestarles la ayuda y apoyo necesario y no fue capaz de mantener alejados del gobierno al general Tojo y a sus belicistas partidarios.

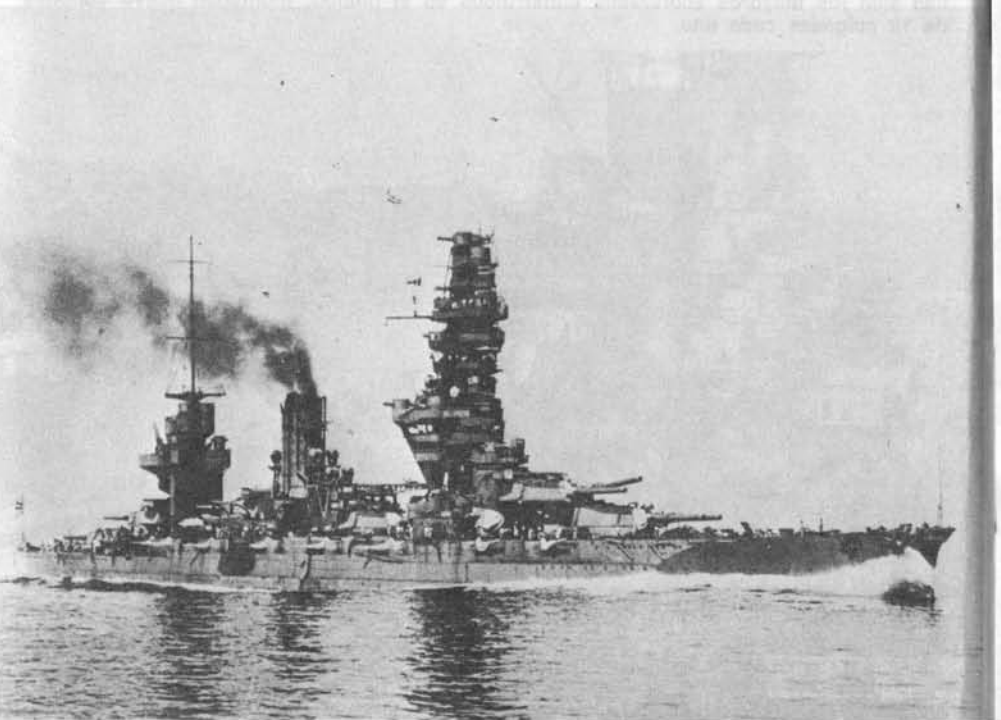




Construidos en abierto desafío a las limitaciones del Tratado: Los nuevos grandes portaviones de flota. Arriba izquierda: **El** Zuikaku. Centro izquierda: **El** Shokaku. Abajo izquierda: **El acorazado** Yamato **durante sus pruebas de mar.** Arriba: **Cruceros más rápidos y más poderosos. Esta es la enorme, amazacotada superestructura del crucero pesado** Chokay: **diez cañones de 8 pulgadas y 34 nudos.** Abajo: **La dominante torre popel de 18 pulgadas del gigantesco** Yamato. **Este buque y su gemelo el** Musashi **han sido los mayores acorazados construidos en el mundo, montaban nueve cañones de 18 pulgadas cada uno.**



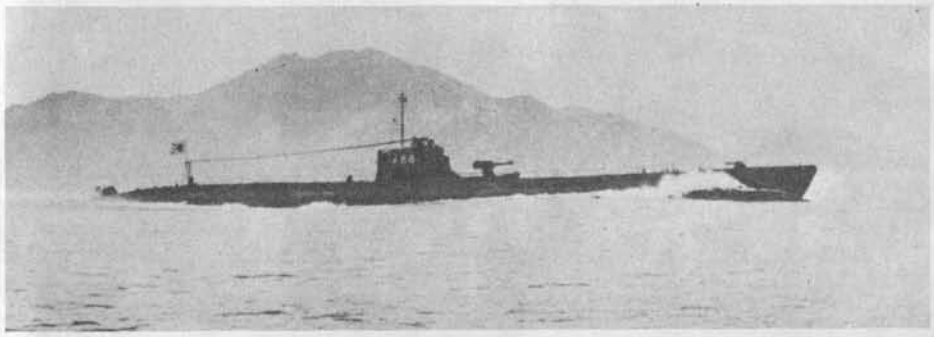
La modernización de los acorazados anticuados fue una parte importante del plan de expansión de la flota. Arriba: **El** Fuso **tal como era en 1918.** Abajo: **El mismo buque después de la reconstrucción, en la que el palo trípode fue sustituido por la altísima superestructura de «pagoda».**

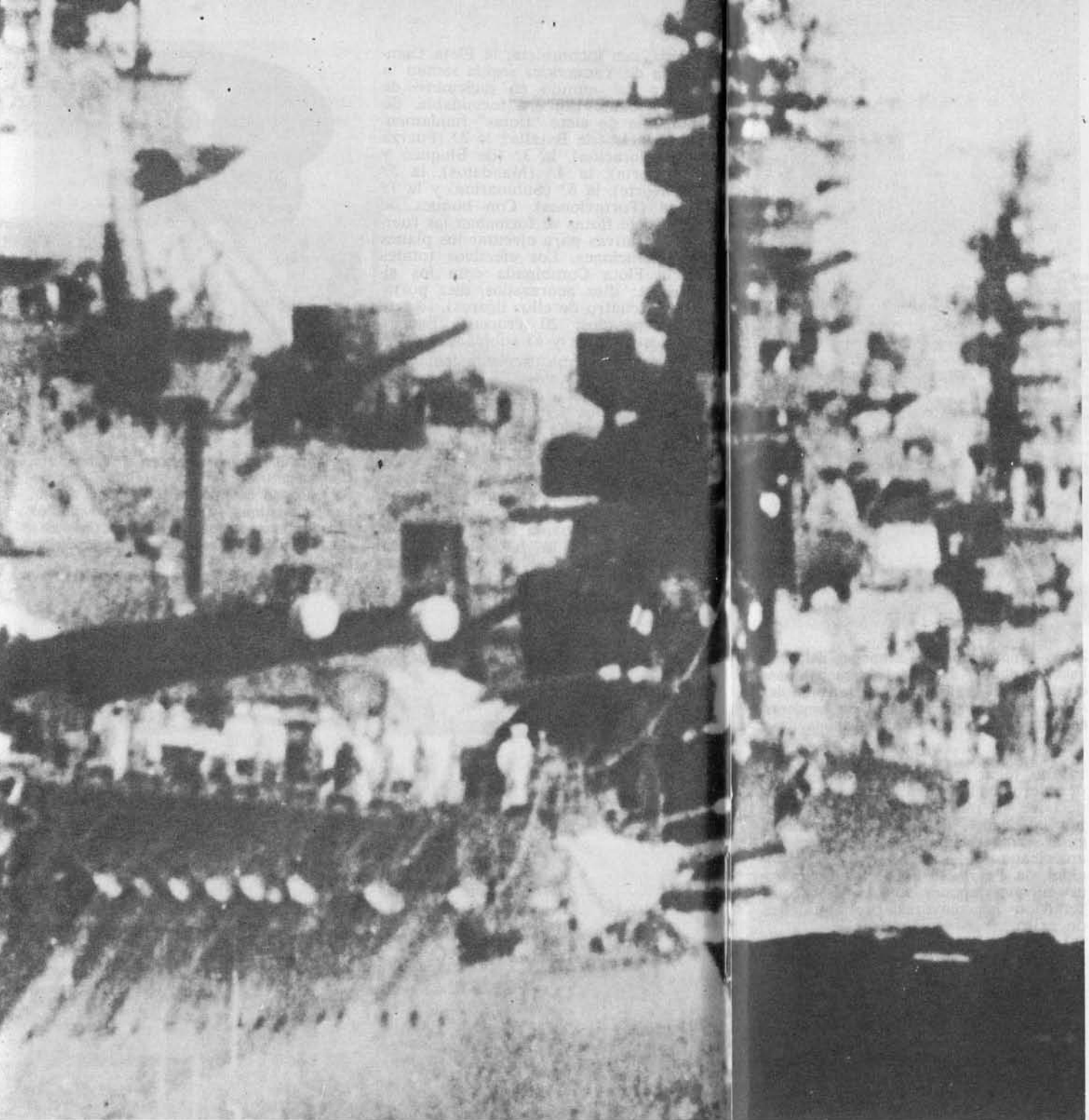


Pero, aún incompleta, la Flota Combinada de Yamamoto seguía siendo la tercera del mundo en diciembre de 1941 y, como tal, era formidable. Se componía de siete "flotas" fundamentales: la 1.ª (de Batalla), la 2.ª (Fuerza de Exploración), la 3.ª (de Bloqueo y Transporte), la 4.ª (Mandatos), la 5.ª (del Norte), la 6.ª (Submarina) y la 1.ª Aérea (Portaviones). Con buques de estas siete flotas se formaban las fuerzas operativas para ejecutar los planes de operaciones. Los efectivos totales de la Flota Combinada eran los siguientes: diez acorazados, diez portaviones (cuatro de ellos ligeros), 18 cruceros pesados, 20 cruceros ligeros, 112 destructores y 65 submarinos.

Pero aquel arma excelente tenía tres fallos fundamentales. El primer fallo residía en el concepto estratégico de empleo de los submarinos. La Flota Combinada poseía magníficas flotillas de submarinos estupendos, capaces de hacer la travesía de ida y vuelta a California, sin repostar y lanzar allí sus aviones de reconocimiento y ataque. Pero en los proyectos de aquellos submarinos no se había tenido en cuenta suficientemente la habitabilidad. En ellos las condiciones de vida eran tan

Arriba: **El almirante Isoroku Yamamoto, Comandante en Jefe de la Flota Combinada japonesa cuando Pearl Harbour.** Abajo: **Los submarinos** I-168 **e** I-176, **dos de los grandes submarinos de flota destinados a operar en combinación con la flota de batalla.**



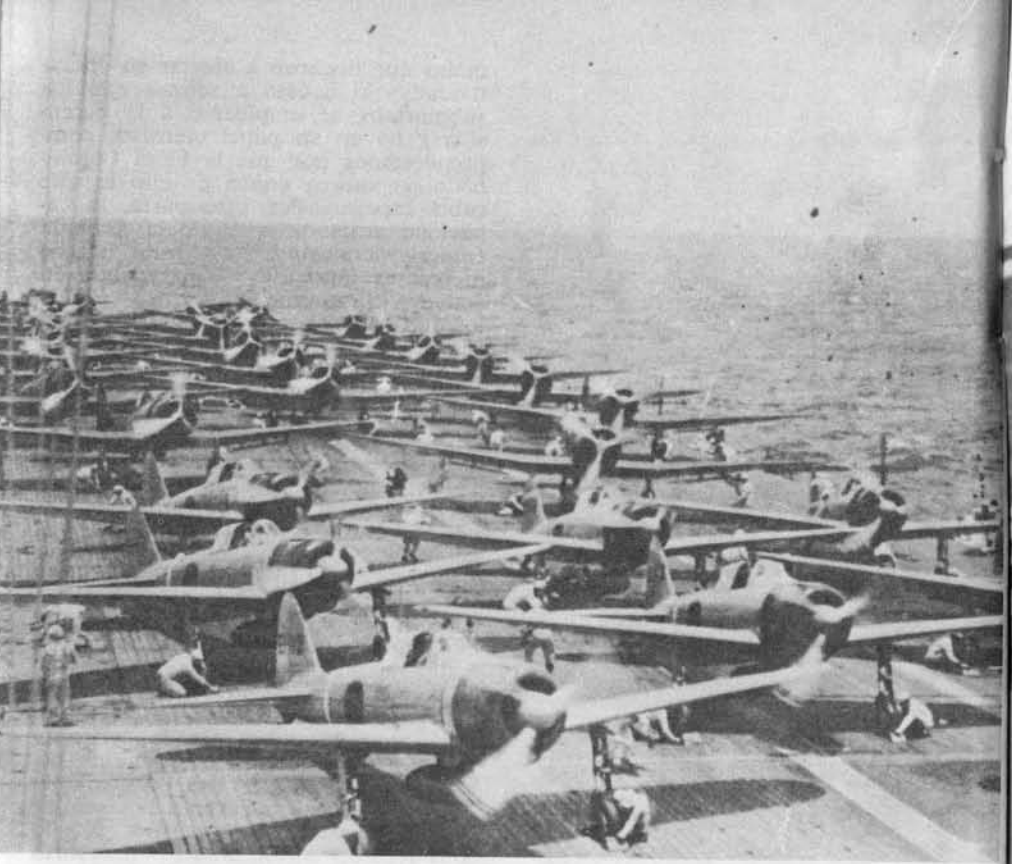


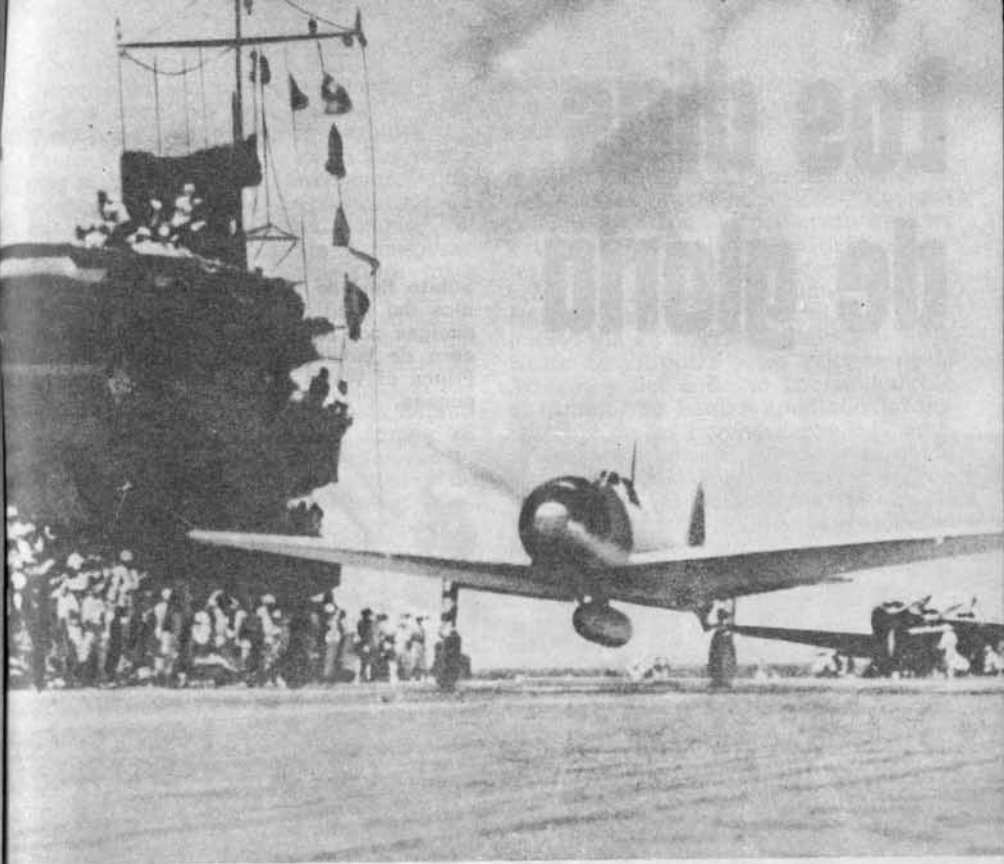
malas que llegaron a afectar su operatividad y si a ésto añadimos que los submarinos se emplearon a la defensiva y no en su papel ofensivo, comprenderemos por qué la Flota Combinada no sacara nunca de ello lo que cabía esperar. Por otra parte, la capacidad antisubmarina de la Armada Imperial era muy débil y los barcos mercantes japoneses no navegaban en convoy, lo que fue muy grave cuando los norteamericanos —después de un retardo en la "salida"— emprendieron la ofensiva submarina en el Pacífico con asombrosos resultados. De los 10.000.000 de toneladas de buques de alto bordo que los japoneses tenían navegando en 1941, fueron hundidas 8.617.000 en el transcurso de la guerra y el 60 por ciento de estos hundimientos hay que atribuirlos a los submarinos aliados. Si los japoneses hubieran empleado sus submarinos con igual agresividad, en lugar de empeñarse en hacerlos operar en combinación con la flota de superficie, la historia de la recuperación norteamericana en el Pacífico, después de Pearl Harbour, se habría escrito de modo muy diferente.

El segundo fallo fue la irritante cuestión del radar. Los japoneses habían experimentado este valiosísimo aparato, pero no llegaron a desarrollar con él un sistema operativo. No lo consideraron absolutamente necesario porque creían tener asegurada la detección del enemigo gracias a la excelente visión desarrollada en los servicios de la Flota Combinada —tanto diurna como nocturna— y a la bondad de su reconocimiento aéreo. En realidad, los hechos demostraron que los norteamericanos tardaron mucho en aprender el correcto manejo del radar, lo cual les costó graves pérdidas en los encuentros nocturnos y, al principio no se hizo patente la enorme importancia de su falta para los japoneses. Pero, a la larga, la desventaja técnica fue decisiva.

El tercer fallo residió en la débil protección antiaérea de sus buques —uno de los problemas más peliagudos que planteó la Segunda Guerra Mundial a todas las marinas—. Al fi-

La flota de batalla japonesa, endureciendo sus músculos en unas maniobras en la mar: de izquierda a derecha: Mutsu, Ise y Fuso.





nal de la Guerra del Pacífico, los buques aliados en servicio tenían un aspecto muy distinto al de 1941; llegaron a estar completamente erizados de cañones antiaéreos, montados en todos los rincones disponibles en cubierta y superestructuras. La flota de combate japonesa, en cambio, sólo estaba defendida contra los ataques aéreos cuando contaban con sombrilla aérea propia. En caso de no disponer de aviones propios de cobertura o no poder conseguirlos pronto, los buques de guerra japoneses estaban indefensos frente a los ataques aéreos enemigos.

Si bien en el aspecto material, estos tres fallos disminuían la capacidad de la Armada Imperial japonesa, en lo estratégico estaba perfectamente preparada. Desde 1909, las directivas de la defensa nacional para el caso de conflicto con los Estados Unidos, establecían claramente que se buscaría la acción decisiva en la zona Marianas/ /Marshalls. Todo lo que hizo Yamamoto fue jugar su mejor carta —el poder aeronaval— para llevar esta zona decisiva lo más lejos posible del Japón, es decir, a las Hawai. Si se conseguía la destrucción de la Flota norteamericana del Pacífico en su base principal de Pearl Harbour, las operaciones navales japonesas en el "Area Sur" tendrían las mayores probabilidades de éxito.

Zeros preparándose a despegar del Shokaku (arriba) **y del** Akagi (derecha) **para el ataque a Pearl Harbour. En la verga del** Akagi **puede verse la señal de banderas que fue izada por Togo en Tsushima.**

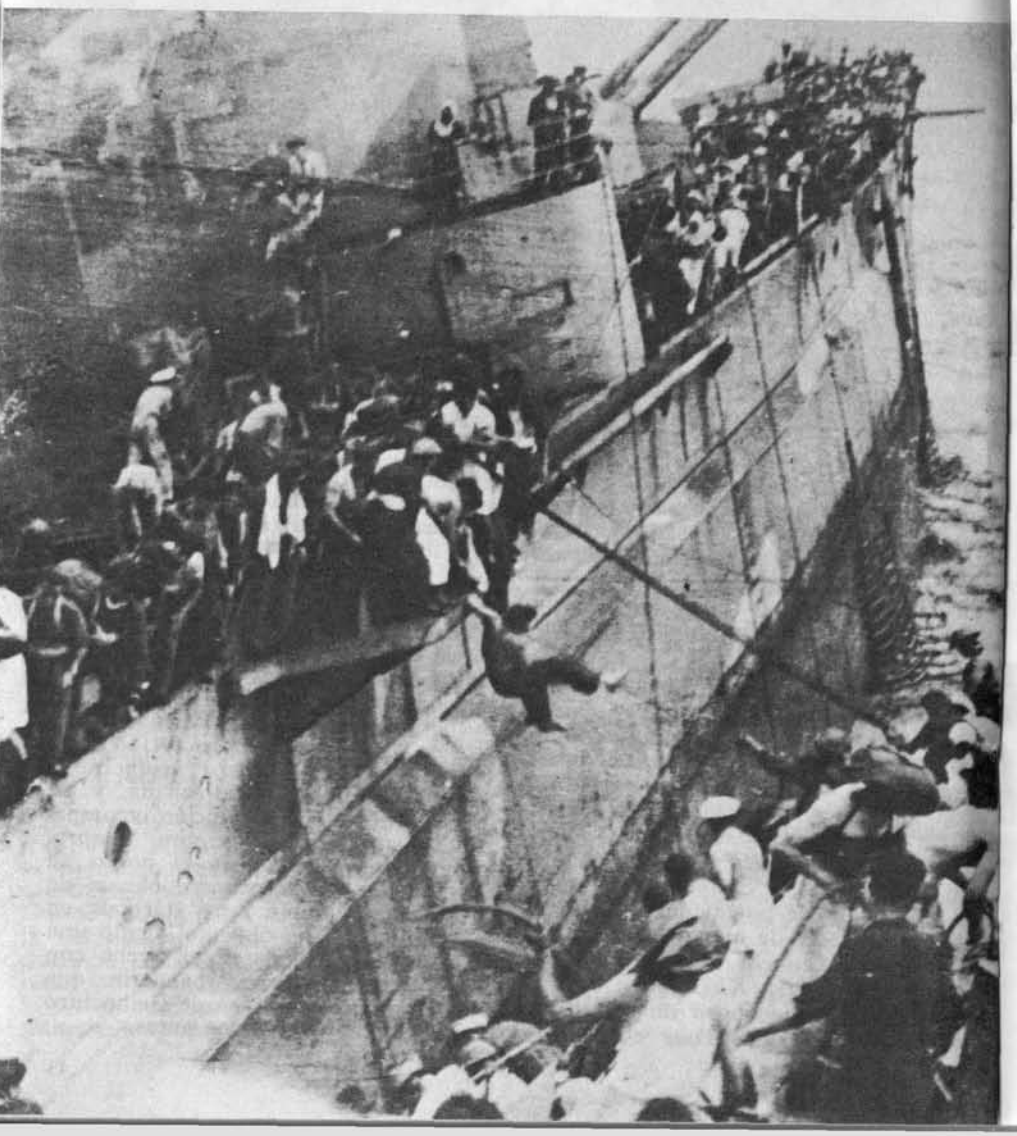
La prensa americana infamó a Yamamoto calificándole de "Agresor de América", por haber sido el autor del plan de ataque de Pearl Harbour. Es totalmente injusto: Yamamoto no deseaba la guerra con los Estados Unidos y, lejos de ser un fanático creyente en la victoria final japonesa, abrigaba serias dudas de que el Japón, a la larga, no fuera el perdedor. Pero era un oficial patriota y leal y un brillante estratega y, si no había más remedio que entrar en la guerra con su Armada, en todo lo que de él dependiera, lo haría con los mejores planes posibles.

Por consiguiente, envió contra Pearl Harbour a todo el grueso de la Flota: ataque, apoyo, exploración y aprovisionamiento. Al mando de la fuerza de ataque iba el vicealmirante Nagumo con los seis portaviones de escuadra: *Kaga* y *Akagi* (1.ª Escuadra de portaviones), *Soryu* y *Hiryu* (2.ª Escuadra de portaviones), y *Shokaku* y *Zuikaku* (3.ª Escuadra de portaviones). Al mando de la fuerza de apoyo estaba el vicealmirante Gunichi Mikawa, con los acorazados *Hiei* y *Kirishima* (1.ª División de la 3.ª Escuadra de batalla) y los cruceros pesados *Tone* y *Chikuma* (8.ª Escuadra de cruceros). Al frente de la fuerza de exploración estaba el contralmirante Sentaro Omori, con el crucero ligero *Abukuma* y nueve destructores. En cuanto a la fuerza de aprovisionamiento consistía en ocho petroleros.

Esta fue la composición de una de las fuerzas operativas de mayor importancia histórica que se haya hecho a la mar. Pertenecía a una Armada que, si bien era solamente, en 1941, la tercera del mundo, estaba insuperablemente instruida y pertrechada, y se enorgullecía de una tradición incomparable. Así, el 6 de diciembre, al aproximarse los portaviones al punto de lanzamiento de la primera oleada de aviones de ataque a Pearl Harbour, en la verga del *Akagi* ondeó al viento una señal: era la misma señal, hecha con las mismas históricas banderas que ondearon en la capitana de Heihachiro Togo treinta y seis años antes.

Los días de gloria

Súbito final de la embrionaria flota británica del Pacífico: los marineros se descuelgan por el escorado costado del crucero de batalla Repulse, **hundido con el** Prince of Wales **por la aviación naval japonesa.**



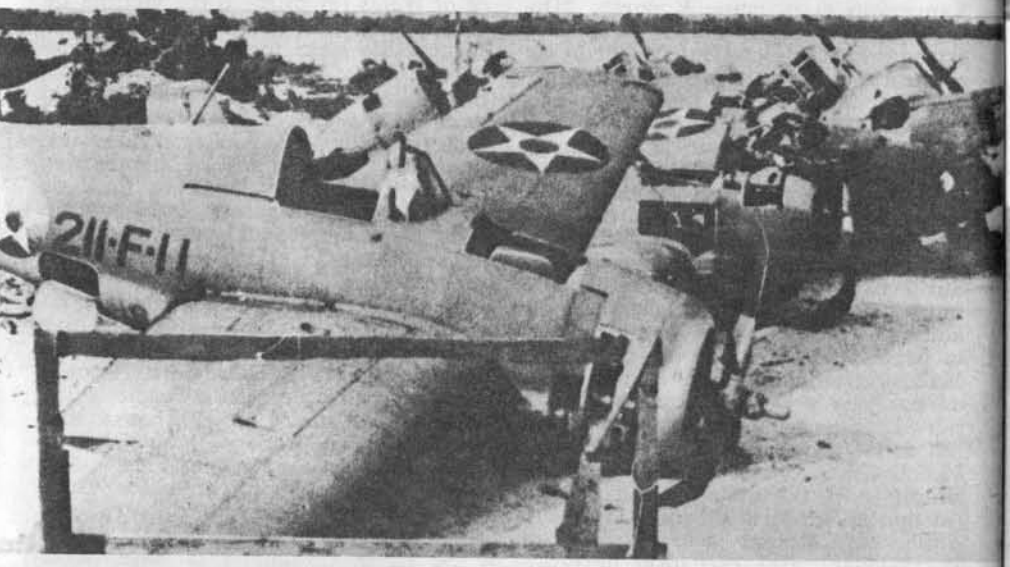
Durante cuatro meses —diciembre de 1941 a abril de 1942— la flota japonesa fue dueña y señora absoluta del Pacífico y del Indico, ebria de victorias acumuladas sin interrupción y que no podrían repetirse. Las escuadras de batalla niponas de aquel período, habían alcanzado la cumbre al empezar la guerra y ya no pudieron subir más. Pero la consecuencia inmediata fue la decisiva recuperación norteamericana, primero en Midway y, luego, en Guadalcanal, que aprovechó plenamente el exceso de confianza que aquellos embriagadores meses triunfales habían infundido a los japoneses. Jamás se ha hecho profecía más exacta que la que implica el famoso comentario de Yamamoto al príncipe Konorey: "Durante un año puedo causar verdaderos estragos, pero después, nada puedo garantizar." Pero en aquel año prometido, Yamamoto no se cansó de causar estragos.

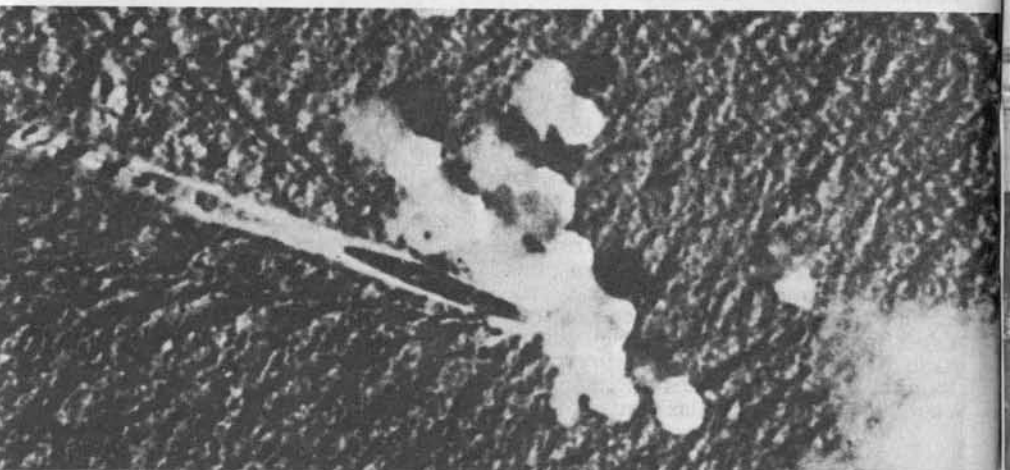
Al mismo tiempo que la Fuerza de Ataque de Nagumo se acercaba al punto de lanzamiento, al Norte de Hawai, la enorme Fuerza Meridional del vicealmirante Nobutake Kondo hacía rumbo hacia sus tres objetivos en el "Area Sur". Estos eran: Las Filipinas; las importantísimas Indias Orientales Holandesas con sus pozos de petróleo y, la península de Kra, en el "cuello" de Malaca, trampolín para la ocupación de ese país y para la toma de Singapur. La Fuerza Meridional se componía de los acorazados *Kongo* y *Haruna* (2.ª División de la 3.ª Escuadra de Batalla); el portaviones ligero *Zuiho* (al que no tardaría en incorporarse el *Shoho* para formar la 4.ª Escuadra de Portaviones); tres escuadras de cruceros (las 4.ª, 5.ª y 7.ª), con un total de diez cruceros de 8 pulgalas y tres cruceros ligeros; otra escuadra de cruceros ligeros (la 16.ª); cuatro flotillas de destructores (las 2.ª, 3.ª, 4.ª y 5.ª), que sumaban cincuenta y dos barcos, sin contar los cuatro cruceros ligeros conductores de las flotillas, y dieciocho submarinos de las flotillas 4.ª, 5.ª y 6.ª.

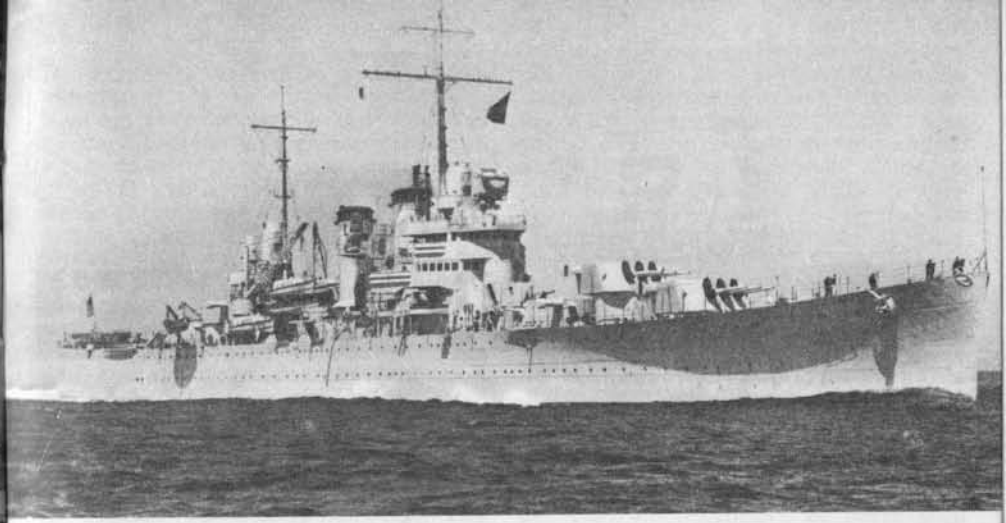
Sin embargo, una vez repartida entre sus distintos cometidos, la Armada de Kondo no era fuerte en ningún punto —y era francamente débil en el sector malayo—, donde los japoneses tendrían que entendérselas con el acorazado *Prince of Wales* y el crucero de batalla *Repulse*, los dos ingleses, recién llegados a aquellas aguas. Pero, en aquella ocasión los japoneses demostrarían —como lo habían demostrado los alemanes en Europa— que si se cuenta con una aviación dueña indiscutible del aire, pueden realizarse operaciones casi imposibles, incluso cuando se dispone de fuerzas navales y terrestres relativamente débiles. Antes de haber transcurrido cuarenta y ocho horas desde el ataque a Pearl Harbour, las tropas japonesas habían puesto pie en tierra en Malaca y en el Norte de Filipinas y los aviones de la Armada y del Ejército habían barrido el camino. Se habían apuntado la destrucción de los bombarderos B-17 americanos con base en Luzón v también el hundimiento del *Repulse* y del *Prince of Wales* (el primero fue víctima de catorce torpedos y una bomba, y el segundo de siete torpedos y dos bombas). Los aviones habían logrado eliminar los tres adversarios que podían desafiar la ofensiva japonesa: la Flota americana del Pacífico en Pearl Harbour, los escuadrones de bombardeo pesado de Luzón y la nueva flota de batalla británica basada en Singapur.

La fase primera del avance japonés constituía en la ocupación de cabezas de playa en Filipinas, Borneo y Celebes, que servirían inmediatamente como trampolín para el asalto definitivo a la "barrera Malaya" —el gran arco insular que va de Sumatra a Timor—. Esto se realizó entre el 8 de diciembre y finales de enero de 1942 sin el menor fallo. Sin embargo, aquellos mismos días, unos centenares de millas hacia el Nordeste, la flota de batalla japonesa sufrió un revés inesperado en un teatro secundario.

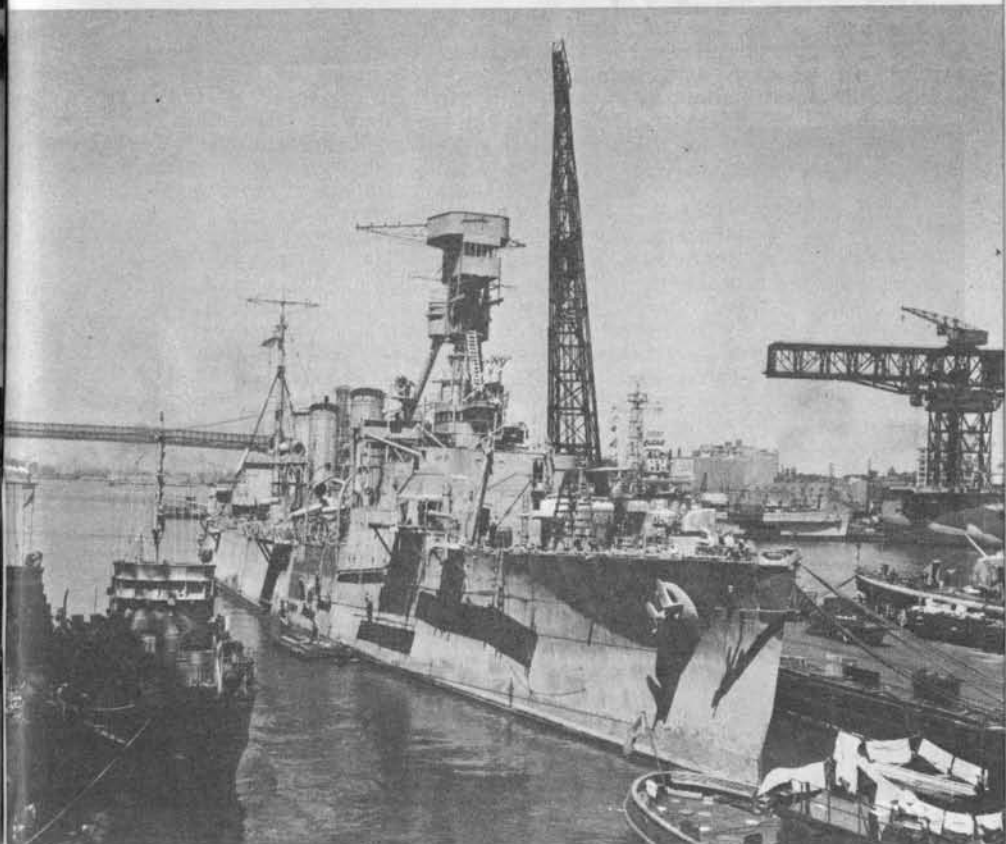
Se había designado la base norteamericana del atolón de Wake como uno de los primeros puntos a ocupar. Situada al Norte de la Marsahll (en manos japonesas), Wake era un importante y molesto punto de apoyo en la derrota de Hawai a Filipinas. Se confió su conquista al contraalmirante Kajiota, que se dirigió al ataque con una fuerza de cruceros ligeros y destructores escoltando al convoy de invasión. Después de ablandar las defensas con un gran bombardeo aéreo, los japoneses intentaron el desembarco el 11 de diciembre, permaneciendo los buques de guerra cerca de la isla para cañonear las posiciones de los "marines". Pero Kajioka se descuidó por exceso de confianza y sus barcos

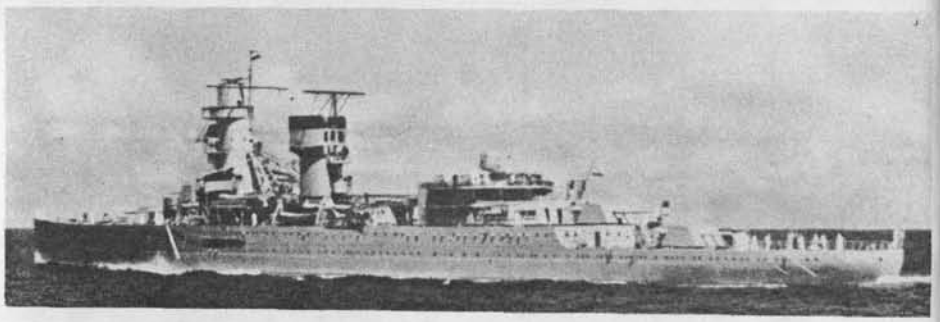


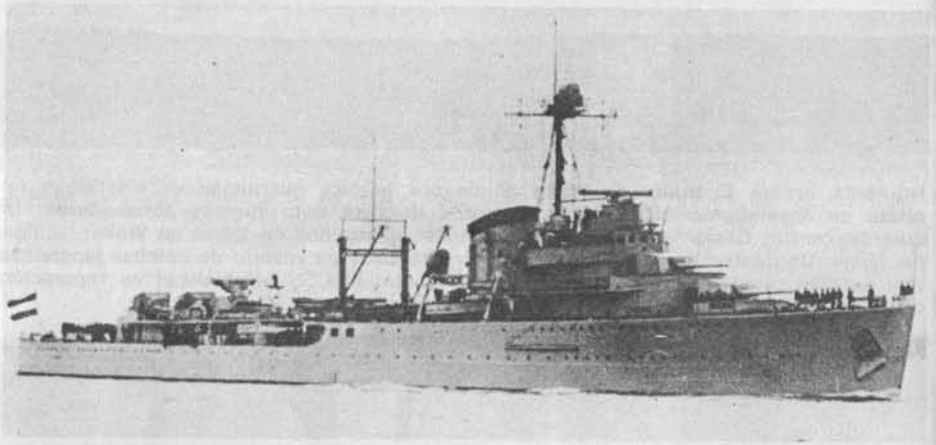




Izquierda, arriba: **El atolón de Wake donde una heroica guarnición de «Marines» rechazó un desembarco anfibio japonés antes de caer ante fuerzas abrumadoras.** Izquierda, centro: **Cazas** Wildcat **de los «Marines» destruidos en tierra en Wake.** Izquierda, abajo: **Un destructor holandés navega directo hacia un rosario de bombas japonesas que estallan.** Arriba: **El crucero** USS Boise. Abajo: **El** USS Marblehead **en reparación después de la prueba sufrida en las Indias Orientales.**







se arrimaron demasiado a tierra. Las baterías de la Infantería de Marina tuvieron ocasión, así, de hacer un fuego muy preciso y lograron desmantelar el crucero ligero *Yubari* y echar a pique al destructor *Hayate* —primer barco perdido por los japoneses en la Segunda Guerra Mundial—. Mientras Kajioka prepaba las órdenes para separarse de tierra, un caza norteamericano vino zumbando a ras de agua, armado con algo tan incongruente como un rosario de cargas de profundidad que descargó de lleno sobre el destructor *Kisaragi*, haciéndole saltar por los aires. Kajioka no tuvo más remedio que aplazar la operación hasta poder pedir refuerzos a la Fuerza de Ataque de Nagumo, en su travesía de regreso de Pearl Harbour. Los "marines" se rindieron el día 24 de diciembre, no sin antes haber aumentado su tanteo echando a pique a otro destructor japonés, el *Sagiri*.

Para el primer acto del asalto a las Indias Orientales Holandesas, Kondo articuló la Fuerza Meridional en tres grupos o tenazas; designándolas Fuerzas Occidental, Central y Oriental. La Fuerza Oriental, del almirante Ozawa, invadiría Sumatra en cuanto se cerrara el cerco de Singapur. Las fuerzas Central y Oriental estaban bajo el mando del vicealmirante Takahashi. Con la primera de ellas debía llevar a cabo la ocupación de los puertos petroleros de la parte holandesa de Borneo. Con la fuerza Oriental, debía tomar Mennado, Kendari y Makasar, en Celebes y proteger el flanco izquierdo del avance japonés siguienlo hacia Amboina y Timor. Por fin las tres tenazas se cerrarían en una sola para hacer la última presa: Java.

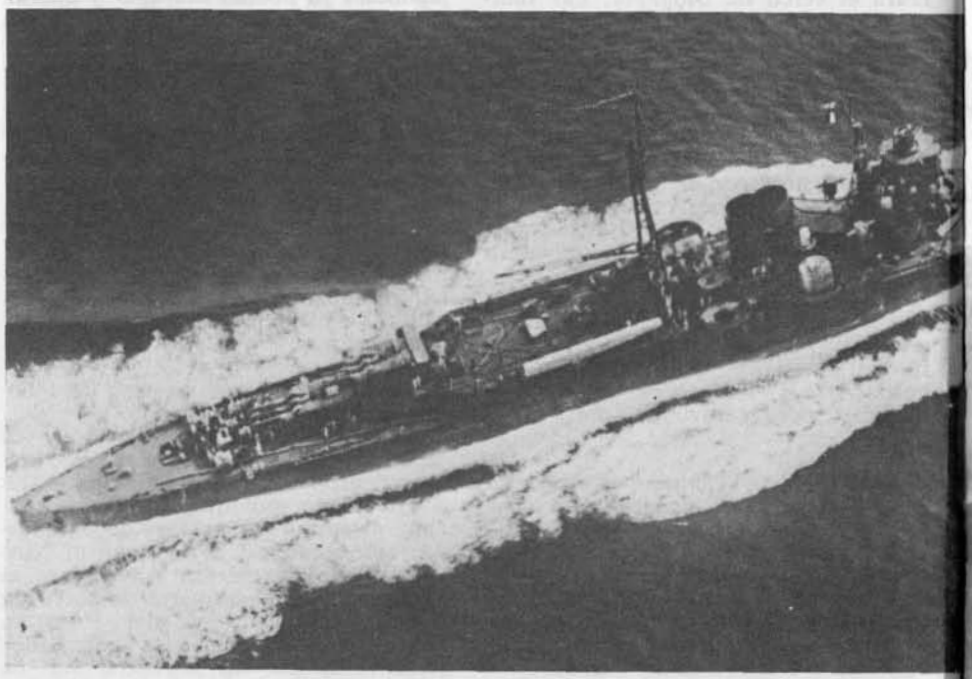
Si los japoneses fueron capaces de ejecutar planes tan precisos con tanta eficacia y rapidez, los aliados no lo fueron. Quedaron continuamente desbordados por el ritmo de avance japonés y siempre estuvieron, por lo menos un paso por detrás. El mando conjunto norteamericano, holandés, británico y australiano, "ABDA", que había recibido la misión tan simple como homérica de "detener a los japoneses", se constituyó el 15 de enero..., cuatro días después de que los nipones hubieran adelantado sus bases otras 300 millas con la ocupación de Menado.

No había duda de que el objetivo siguiente sería Balikpapan, al Sur de Borneo, por lo que el ABDA dispuso un contraataque naval. Fue encomendado al almirante americano Glassford, con su "Task Force 5", formada por los cruceros *Boise* y *Marblehead* (artillería de 5 pulgadas) y cuatro anticuados destructores norteamericanos, de "cuatro chimeneas". El *Boise* tocó con un escollo al adentrarse en el estrecho de Sape y pronto se quedó atrás, pero los cuatro destructores se las arreglaron para atacar con prisas los transportes japoneses fondeados frente a Balikpapan en la madrugada del 24, hudiendo a tres de ellos. Pero aquello no afectó en lo más mínimo el avance japonés. Balikpapan y Kendari cayeron simultáneamente el día 24. Cuatro días después, los pilotos japoneses ya podían despegar y operar desde sus nuevas bases... y desde entonces tenían la base aliada de Surabaya, en Java, dentro de su radio de acción.

Desde el 3 de febrero, Surabaya y las demás bases aéreas aliadas de Java Oriental empezaron a sufrir fuertes raids aéreos japoneses. Por aquellas fechas, el ABDA constituyó una fuerza naval de ataque bajo el mando del contraalmirante Karel Doorman, de la Armada Real Holandesa. La formaban los cruceros de 5,9 pulgadas *De Ruyter* (capitana) y *Tromp*, holandeses, y *Marblehead* y *Houston*, norteamericanos, con siete destructores, cuatro norteamericanos y tres holandeses. Doorman recibió la orden de atacar nuevamente los convoyes japoneses de invasión, pero el reconocimiento aéreo japonés observaba sus menores movimientos. En la mañana del día 4 los aviones de bombardeo sorprendieron a Doorman al Norte de Bali y averiaron gravemente al *Marblehead*, y se cargaron la torre de 8 pulgadas de popa del *Houston*, obligando a Doorman a retroceder hacia Tjilatjap, en la costa Sur de

Izquierda, arriba: **El crucero holandés** De Ruyter, **capitana de Doorman en la lucha del Mar de Java.** Izqiuerda, centro: **El crucero holandés** Tromp, **malparado en el combate del estrecho de Lombok y enviado a Australia a reparar.** Izquierda, abajo: **El USS** Houston, **otro de los componentes de la fuerza internacional de cruceros y destructores del Almirante Doorman.**

Zeros despegando de un aeródromo recién ocupado para continuar la búsqueda aérea de la agonizante fuerza de superficie aliada. Los aeródromos en tierra desempeñaron el papel de portaviones durante el fulgurante avance japonés en el «Area Sur».

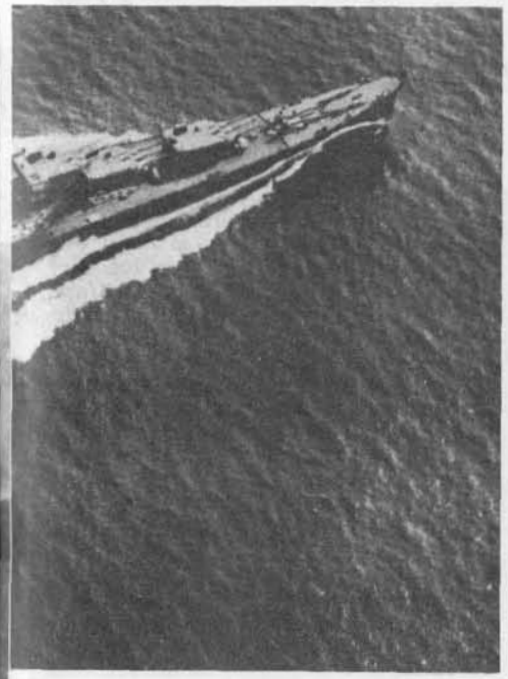


Java. Más adelante, el almirante Hart, Comandante en Jefe del ABDA, envió a la fuerza de Doorman hacia el Sur de Bali, confiando mantenerla lo más lejos posible del alcance de los bombarderos.

De este modo, cuando la fuerza Occidental de Ozawa se lanzó sobre Sumatra (13-14 de febrero), no había dentro de un radio de 800 millas ninguna fuerza aliada capaz de oponerse. Ozawa, además de disponer de una escuadra de cruceros pesados y una cortina de destructores, contaba también con el portaviones *Ryujo*, y fueron los ataques constantes de los aviones de aquel buque los que obligaron a Doorman a desistir de una infructuosa y desgraciada salida contra las fuerzas de invasión de Sumatra. Al atardecer del día 15 —fecha de la rendición de Singapur— estaba asegurado el dominio japonés sobre Sumatra.

El siguiente objetivo japonés no fue Java, como esperaban los aliados, sino Bali y, una vez más, debido a la salida de Doorman hacia el Oeste, rumbo a Sumatra, las fuerzas navales aliadas se encontraron desplazadas, en pésima situación para contrarrestar los desembarcos, que tuvieron lugar a última hora del 18. Doorman hizo cuanto pudo con sus fuerzas dispersas, atacando los transportes de invasión en el estrecho de Bandung la noche del 19 de febrero. Dos destructores japoneses resultaron con averías pero Doorman perdió el destructor *Piet Hein* y recibió un impacto en el *Tromp*. El contraalmirante Kubo, comandante de la escolta de la fuerza de invasión japonesa, se lanzó hacia el Sur para unirse en la lucha con el crucero *Nagara* y tres destructores. Se produjo un confuso encuentro de persecución en el estrecho de Lombok en la madrugada del 20, del que salió averiado un destructor japonés, pero el *Tromp* sufrió daños tan graves que tuvo que ser enviado a Australia para reparar. Innexorablemente, el día 20 los japoneses estaban sólidamente asentados en Bali y sus soldados pululaban por las playas de Timor. El cerco de Java se había cerrado.

Para el asalto de Java —cierre definitivo de la tenaza japonesa— el mando ejecutivo recayó en el vicealmirante Takahashi, que asumió el mando de las dos fuerzas de asalto Oriental y Occidental. La fuerza Oriental consistía en cuarenta transportes de tropas, escoltados por el contraalmirante Nishimura con el crucero *Naka* y seis destructores y con el apoyo de la fuerza de cobertura del contraalmirante Nagi, que disponía de los cruceros pesados *Nachi* y *Haguro*, el crucero ligero *Jintsu* y doce destructores. Los transportes de la fuerza Occidental eran cincuenta y seis; su escolta directa consistía en los cruceros ligeros *Yuri* y *Natori* y trece destructores bajo el mando del contraalmirante Hara y, su cobertura la formaban los cruceros pesados *Mikuma*, *Mogami*, *Suzuya* y *Kumano* y tres destructores, al mando del contraalmirante Kurita. Con la fuerza Occidental estaba tam-



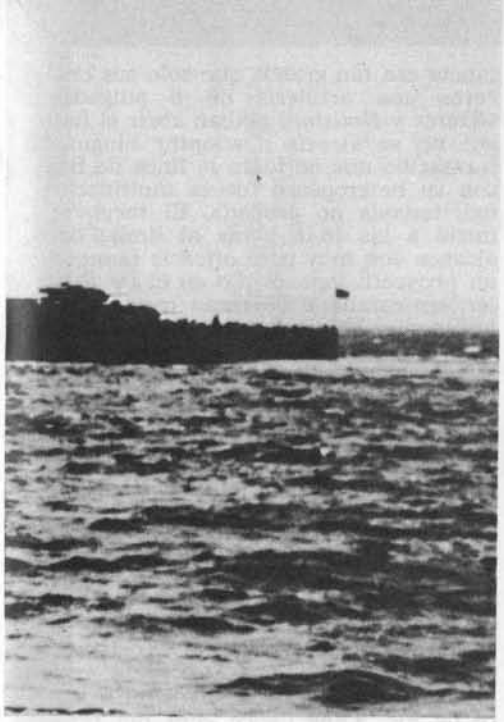
El crucero pesado japonés Suzuya.

El crucero pesado japonés Mikuma.

bién el portaviones *Ryujo* acompañado por un solitario destructor de escolta. Pero éste fue todo el peso de metal flotante que los japoneses se dignaron lanzar contra Java. La flota de portaviones y las escuadras de batalla de Nagumo y de Kondo no tomaron parte en la conquista. Se reunieron en Kendari para seguir el 25 de febrero hacia el Océano Indico.

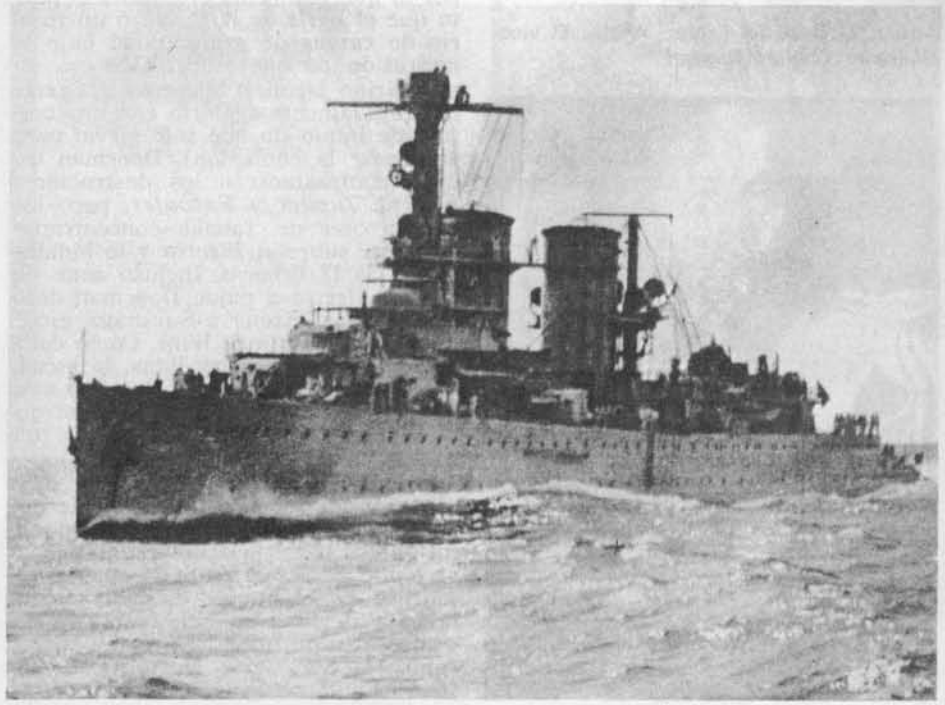
Al principio, el alto mando del ABDA, había previsto este doble ataque. El almirante holandés Helfrich (que sustituyó a Hart en el mando) había formado dos fuerzas de ataque, una Occidental y la otra Oriental, con base en Batavia y Surabaya, respectivamente, por ser aquellos puertos las últimas fuentes de petróleo que les restaban a los aliados. Pero, el 25 de febrero cambió de idea, creyendo que los japoneses empezarían atacando por el Este de Java y reforzó la escuadra Oriental de Doorman, hasta convertirla en una Fuerza Operativa combinada. Sobre el papel, aquella fuerza no presentaba mal aspecto: dos cruceros pesados, tres cruceros ligeros y diez destructores que casi equilibraban la superioridad numérica japonesa. Mas en realidad, la fuerza de Doorman adolecía de una debilidad congénita cuyo factor más importante era la prisa con que se habían juntado buques de guerra de distintas marinas, exigiéndoles que actuaran como una fuerza coherente. Uno de los cruceros pesados era inglés *(Exeter)* y el otro norteamericano *(Houston);* de los tres cruceros ligeros, dos eran holandeses (la capitana *De Ruyter* y el *Java)* y el tercero, australiano *(Perth);* los diez destructores eran tres ingleses *(Jupiter, Electra* y *Encounter),* dos holandeses *(Kortenaer* y *Witte de With)* y cinco americanos *(Paul, Jones, Ford, John D. Edwards* y *Alden).* Como es bien sabido, para que una fuerza naval actúe como es debido en una acción naval —y no digamos para ganarla— debe estar acostumbrada a interpretar y ejecutar sin vacilaciones las órdenes de su alimrante, sin excepción de ningún barco, y para esto la fuerza de Doorman no estaba ni remotamente capacitada.

El crucero holandés Java, **desgarrado y hundido por torpedos «Long Lance» en los últimos momentos de la batalla del Mar de Java.**



En la mismísima fecha de creación de la malaventurada fuerza —26 de febrero— los aliados obtuvieron contacto con el convoy de la Fuerza Oriental japonesa, que se aproximaba. Doorman salió a la mar inmediatamente y patrulló por los accesos del Nordeste de Java durante veinticuatro horas, al cabo de las cuales decidió volver a puerto a petrolear. Pero, en aquel momento, recibió unos mensajes urgentes anunciando que los barcos japoneses más cercanos se encontraban a sólo ochenta millas de su situación actual. Volviendo sobre su estela, Doorman puso la proa hacia mar abierta, abrigando la esperanza de caer sobre los transportes de tropas japoneses. Sin embargo, con quien tropezó fue con la escolta de Nishimura.

Explorando por la proa del grueso de Doorman, el destructor inglés *Electra* avistó los humos de Nishimura a eso de las 16,00 horas del día 27. Doorman se encontró en una mala situación; los japoneses estaban cruzando su derrota de estribor a babor y la dis-



Arriba: **El final del** Exeter. Abajo: **El vicealmirante Chuichi Nagumo.**

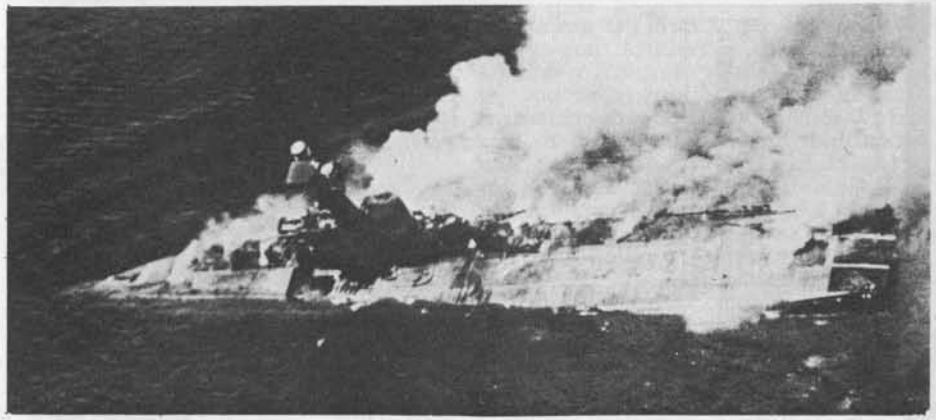
tancia era tan grande que sólo sus cruceros con artillería de 8 pulgadas *(Exeter* y *Houston)* podían abrir el fuego; no se atrevía a adoptar ninguna formación que no fuera la línea de fila con su heterogénea fuerza multinacional, todavía no probada. El fuego se inició a las 16,16 horas al límite del alcance con muy poca eficacia (aunque un proyectil japonés dio en el *De Ruyter,* sin estallar). Doorman cayó cautelosamente, 20° a babor, cambio de rumbo que se acentuó cuando el contraalmirante Raizo Tanaka, con el *Jintsu* y su flotilla de destructores, se lanzó al ataque torpedero a las 16,33 horas. No causó daño alguno y el duelo artillero continuó hasta que, a las 17,08, la línea de fila de Doorman quedó deshecha. El *Exeter* fue alcanzado de lleno en una de las cámaras de calderas por un proyectil y se salió de la línea, siendo seguido por error por el *Houston, Perth* y *Java.* Simultáneamente, los destructores de Tanaka volvieron a atacar, haciendo volar al *Kortenaer* con un torpedo "Long Lance".

Para Doorman y los suyos, el alcance de los "Long Lance" era tan revolucionario que nadie tomó el impacto por lo que realmente era, hasta el punto que el *Witte de With* lanzó un rosario de cargas de profundidad bajo la impresión de que el culpable era un submarino japonés. Mientras el *Exeter* era rápidamente cubierto con una cortina de humo (lo que sólo sirvió para aumentar la confusión), Doorman ordenó contraatacar a los destructores *Electra, Jupiter* y *Encouter,* pero los destructores de Tanaka concentraron su fuego sobre el *Electra* y lo hundieron a las 18,00 horas. Incluso antes de irse el *Electra* a pique Doorman decidió enviar al *Exeter* a Surabaya, escoltado por el *Witte de With.* Como compensación a tantas pérdidas, la escuadra de Doorman no había logrado más que dejar fuera de combate al destructor japonés *Asagumo,* víctima de un impacto directo del *Perth.*

Pero no había llegado lo peor, que no tardó en acontecer. A costa de ímprobos esfuerzos, Doorman volvió a formar su línea. Al acercarse la noche, arrumbó al Sur intentando colarse alrededor de los buques de guerra japoneses y llegar a su objetivo real: los transportes de tropas. Navegó a varios rumbos —Sur, Oeste, Norte, Oeste— y todo lo que consiguió fue volver a tro-

LIMITE DE LA EXPANSION JAPONESA AGOSTO 1942

Mercator's Projection

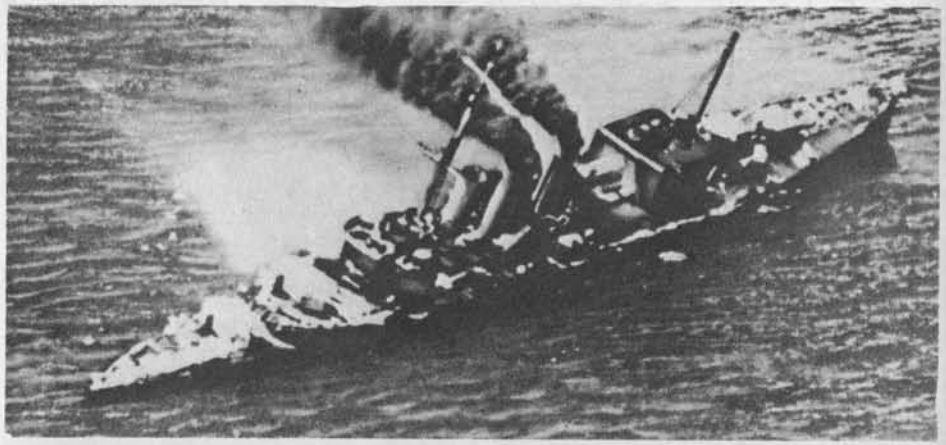


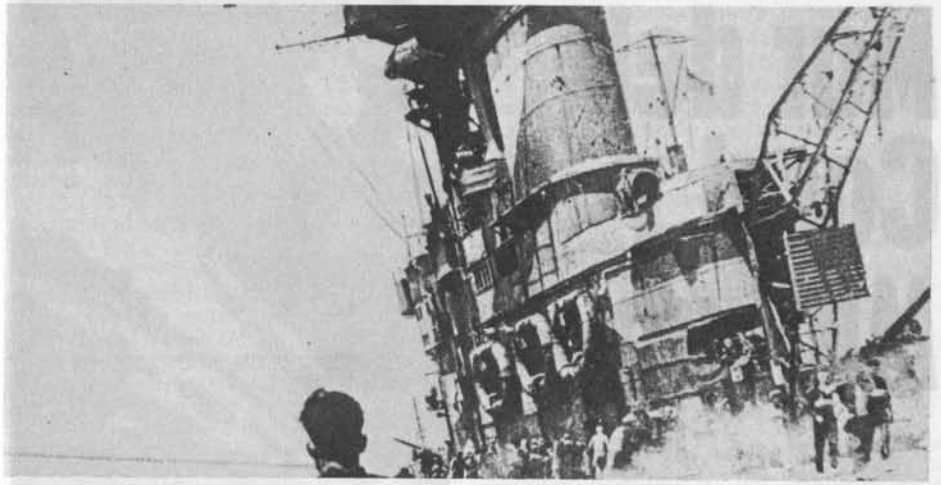
pezar con la flotilla de Tanaka. Pero no por esto se dio Doorman por vencido. A las 21,000 horas volvía a arrumbar al Oeste, proyectando un posterior barrido hacia el Norte. A esta hora se había quedado ya sin los cuatro destructores norteamericanos de "cuatro chimeneas" —que se vieron obligados a correr hacia Surabaya para rellenar petróleo y municiones. Entonces llegó la desventura siguiente. A las 21,25, la oscuridad quedó rota por una repentina llamarada al volar y hundirse el *Jupiter*, víctima de la ironía del destino, al meterse en un campo de minas holandés. A las 23,00, Doorman se quedó sin su último destructor, aunque no perdido en combate: la cada vez más reducida escuadra ABDA seguía bravamente navegando hacia el Norte en busca de los transportes japoneses, lo que la llevó a cruzar por el punto donde se había ido a pique el *Kortenaer*, encontrando sus náufragos. El destructor *Encounter* recogió a un centenar de ellos y se dirigió a Surabaya. La fuerza de Doorman acababa de reducirse a cuatro cruceros: *De Ruyter, Java, Perth* y *Houston*.

Arriba y derecha: **El portaviones británico** Hermes, **hundido cuando los portaviones de Nagumo hicieron su correría por el Océano Indico.**

Menos de una hora después de haberse separado del *Encounter*, los cruceros de Doorman avistaron dos barcos de guerra japoneses a babor. Esta vez se trataba de Tagaki con los cruceros pesados *Nachi* y *Haguro*. Hubo un breve torbellino de cañonazos, y a continuación, una salva de doce torpedos "Long Lance" que acabaron con el *De Ruyter* y el *Java*. El *Perth* y el *Houston* rompieron contacto y se dirigieron a Batavia. La Batalla del Mar de Java había terminado.

El final del crucero Cornwall, **al que los aviones de portaviones de Nagumo hundieron frente a Ceylan.**





Valiéndose de la exacta información proporcionada por sus aviones, los almirantes japoneses habían realizado un frío trabajo profesional haciendo esfumar la amenaza aliada contra su flota de invasión de Java. "Esta acción —escribe Masanori Ito— podría llamarse con justicia la batalla de los torpedos de oxígeno." Bastante cierto, pero no hay que negar tampoco que los japoneses tardaron algo en afinar la puntería. En la Batalla del Mar de Java se lanzaron más de 140 torpedos "Long Lance" para hundir el *Kortenaer*, el *De Ruyter* y el *Java*. Sin embargo, el tiempo demostraría que los comandantes de la calidad de Tanaka aprendieron muy bien la lección.

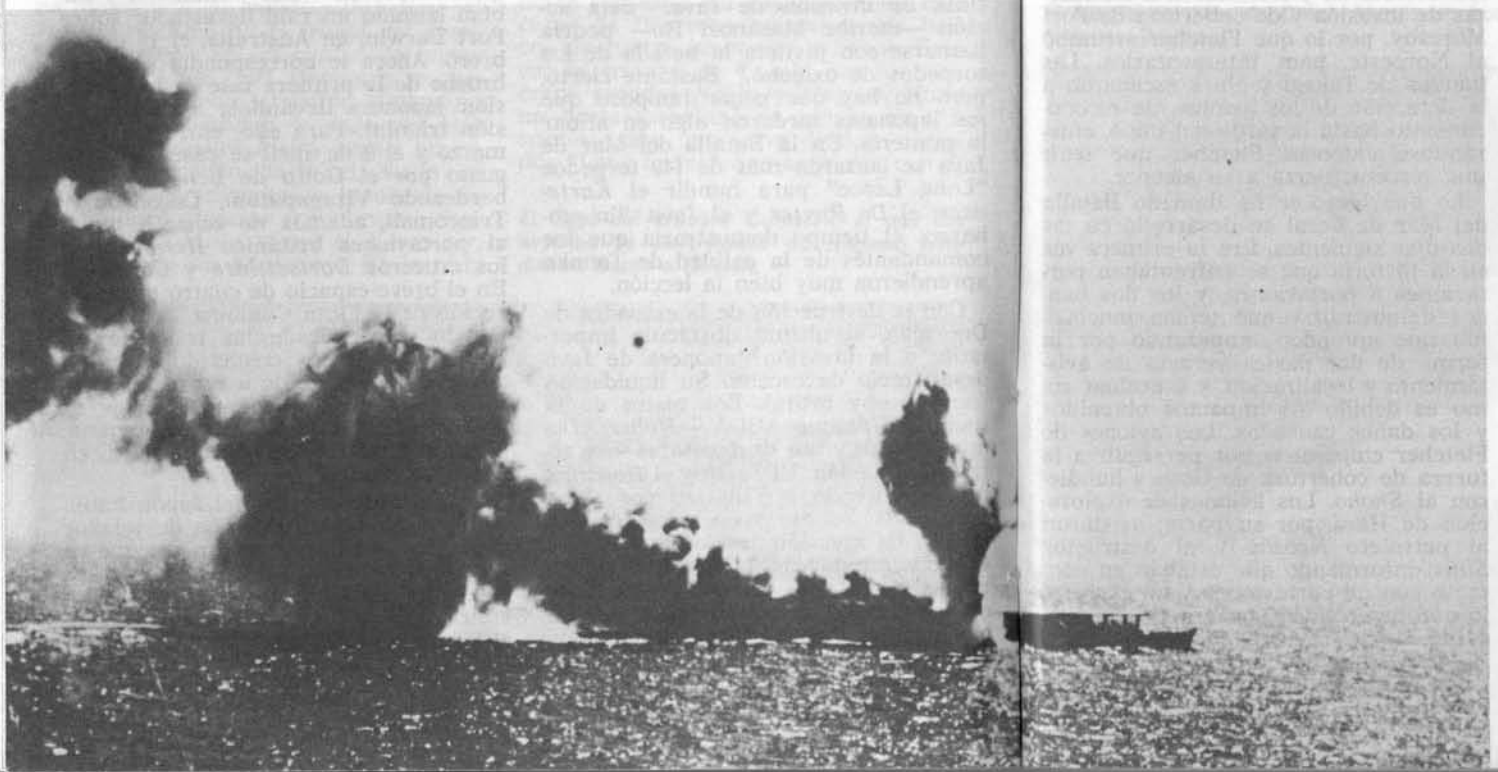
Con la destrucción de la escuadra de Doorman, el último obstáculo importante a la invasión japonesa de Java desapareció de escena. Su liquidación fue breve y brutal. Los restos de la fuerza de ataque ABDA —*Hobart, Danae, Dragon* y dos destructores— se retiraron a Ceilán. El *Perth* y el *Houston*, que se dirigían a Tjilatjap por el estrecho de Sonda, tropezaron con la fuerza de invasión japonesa y fueron echados a pique después de un combate hasta el último cartucho. El *Exeter*, el *Encounter* y el destructor norteamericano *Pope* fueron hundidos por bombarderos japoneses y fuerzas de superficie el día 28. El 1 de marzo, el almirante Helfrich se había quedado sin ningún barco. Los aliados se rindieron en Java el día 12; se coronaba así la conquista del "Area Sur".

A los portaviones de Nagumo les había tocado ser punta de lanza de la ofensiva japonesa en el ataque a Pearl Harbour; habían contribuido con ataques aéreos en Wake y Amboina y habían lanzado un raid devastador sobre Port Darwin, en Australia, el 19 de febrero. Ahora le correspondía poner el broche de la primera fase de la expansión japonesa llevándola a su conclusión triunfal. Para ello, entre el 31 de marzo y el 9 de abril se pasearon a su gusto por el Golfo de Bengala, bombardeando Vizagapatam, Coconada y Trincomali, además de echar a pique al portaviones británico *Hermes* y a los cruceros *Dortsetshire* y *Cornwall*. En el breve espacio de cuatro meses la acción de la Flota Combinada se había dejado sentir desde las islas Hawai, por el Este, a las costas de la India, por el Oeste, pegando a capricho y fulminando todos los conatos aliados de detenerla. En toda la historia humana, ninguna Armada había hecho tanto en tan poco tiempo.

La Flota de batalla del Japón había demostrado tener un puño demoledor y un gran alcance. Pero en dos meses más quiso abarcar demasiado y se excedió de sus fuerzas, pasando irremisiblemente de la ofensiva a la defensiva. La reacción, según la sombría profecía de Yamamoto, había de tener desastrosos efectos.

Mar del Coral y Midway

El Shoho se va a pique entre un diluvio de bombas y torpedos norteamericanos en la Batalla del Mar de Coral; el Akagi esquiva furiosamente a los bombarderos en picado en Midway. Estos dos épicos choques de portaviones detuvieron la carrera de victorias japonesas en el Pacífico y desgarraron las entrañas de la soberbia flota de portaviones.



En la derrotada Alemania después de 1918, la gente que necesitaba una justificación por la derrota se tragó avidamente la leyenda de la "puñalada por la espalda". Los japoneses, después de la Segunda Guerra Mundial, fueron mucho más honestos y, por lo general, aceptaron la frase acuñada por el contraalmirante Hara —uno de los comandantes de escuadra de Nagumo—. Esta frase era sencilla, clara y expresiva: "Mal de victoria." Sus síntomas se manifestaron como consecuencia de los primeros triunfos embriagadores, produciendo, primero, un alocado exceso de confianza, y, acto seguido, la primera de las grandes derrotas de la flota de batalla japonesa.

La conquista del "Area Sur" originó un enorme perímetro curvilíneo en poder japonés, consistente en una serie de diminutos puntos de tierra separados por millares de millas de mar libre. Dentro del perímetro se estiraban las rutas marítimas desde y hacia la metrópoli. Fuera de él, quedaban el continente australiano y una seria de islas que los aliados no dejarían de emplear como bases para atacar el interior del perímetro. El plan original japonés establecía que la primera fase debía ser la ocupación de una línea exterior que pusiera el "Area Sur" en manos japonesas, y la segunda, la consolidación y fortificación de aquel perímetro para defenderlo contra cualquier intrusión. Pero la rapidez con la que se realizó la primera fase tentó irresistiblemente a los mandos militares y navales japoneses, qu ese dejaron arrastrar por una gula estratégica desenfrenada. Estaba claro que el enemigo era mucho más débil y despreciable que lo que jamás se hubieran atrevido a soñar. ¿Por qué, entonces, limitarse al plan primitivo y detenerse a consolidar? ¿Por qué no extender todavía más el perímetro mientras las cosas fueran rodadas?

Al Este estaba el atolón de Midway, solitaria avanzadilla del archipiélago de Hawai. Tomando Midway, Hawai quedaría definitivamente neutralizado. Hacia el Sur, quedaban Port Moresby (en Nueva Guinea), Samoa, Fidji y Nueva Caledonia. Su conquista aislaría a Australia. Ambas adquisiciones aumentarían el espesor de la coraza del nuevo gran imperio japonés. La decisión fue emprender aquellos movimientos sin demora, empezando por Port Moresby y el aislamiento de Australia.

"Operación MO" fue el nombre clave de la acción de Port Moresby. Como de costumbre, el plan se basaba en la convergencia en un punto de agrupaciones navales procedentes de lugares muy separados. El mando del conjunto fue confiado al vicealmirante Inouye, comandante en jefe de la Cuarta Flota, basado en Rabaul. La Fuerza de Cobertura del contraalmirante Goto procedía de Truk, en las Carolinas, y debía entrar en el Mar de Coral con cuatro cruceros pesados y el portaviones ligero *Shoho*. Procedentes del Este, después de rodear la larga cadena de las Islas Salomón, llegaría también la fuerza de portaviones del contraalmirante Hara *(Shokaku* y *Zuikaku)* y la fuerza de ataque del vicealmirante Takagi, con dos cruceros pesados y seis destructores. La operación se iniciaría con la ocupación previa de la isla de Tulagi, de las Salomón, para usarla como base de hidroaviones y, a continuación, se haría a la mar la fuerza de invasión de Port Moresby. Resonaban en el plan los ecos de la táctica de "saltos de rana" que tantos éxitos

Contraalmirante Kenzaburu Hara.

Contraalmirante Frank Jack Fletcher.

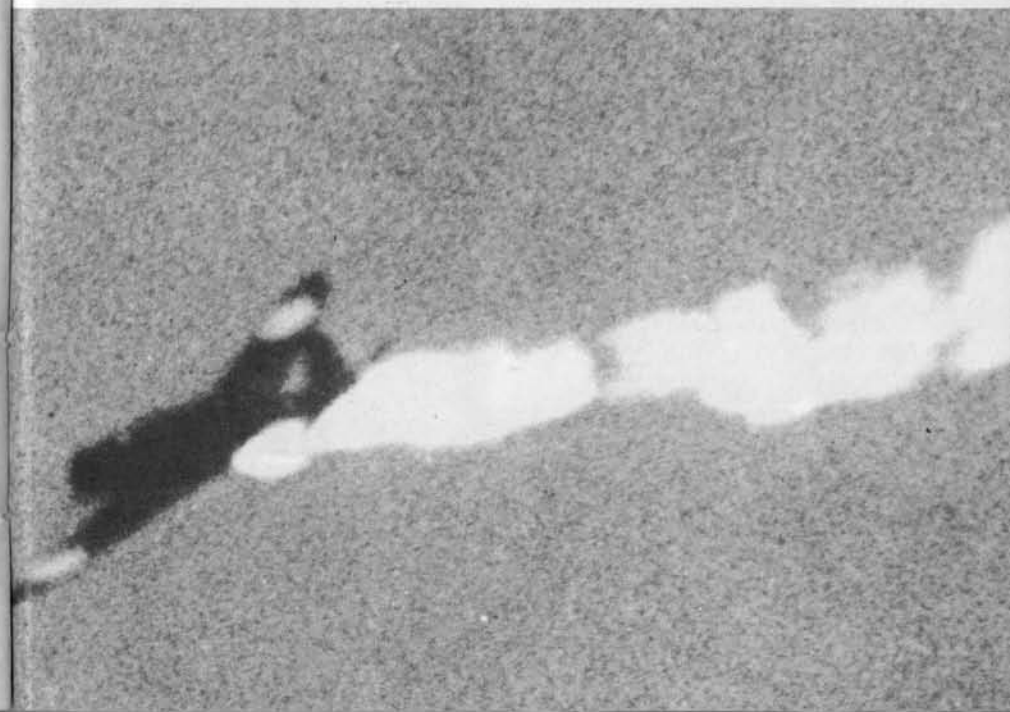
había proporcionado en la conquista del "Area Sur". Pero en esta ocasión falló el factor sorpresa que siempre se dio por supuesto. Los norteamericanos estaban alerta y preparados.

Ya el 17 de arbil, los servicios de descriptación norteamericanos se habían olido que se tramaba una operación japonesa, y el almirante Chester Nimitz, Comandante en Jefe del Pacífico, se preparó a actuar en consecuencia. El *Lexington* y el *Yorktown*, los portaviones que habían escapado a la destrucción de Pearl Harbour, con una escolta de ocho cruceros pesados (tres de ellos australianos) y doce destructores, bajo el mando del almirante Frank Fletcher, iban a tener la ocasión de devolver las bofetadas.

Tulagi fue ocupada a su debido tiempo por los japoneses el 3 de mayo, pero esta fue la primera y la última parte de la "Operación MO" que se ejecutó de acuerdo con el plan. Antes de que transcurrieran cuarenta y ocho horas, los japoneses de Tulagi sufrían el peso de los repetidos ataques aéreos del *Yorktown*. Cuando el día 5 este buque se unió al grueso aliado, los aviones de reconocimiento de base en tierra detectaron y localizaron a las fuerzas de invasión y de cobertura de Port Moresby, por lo que Fletcher arrumbó al Noroeste, para interceptarlas. Las fuerzas de Takagi y Hara escaparon a la detección de los aviones de reconocimiento hasta la tarde del día 6, enterándose entonces Fletcher que tenía una tercera fuerza a su alcance.

Lo que luego se ha llamado Batalla del Mar de Coral se desarrolló en los dos días siguientes. Era la primera vez en la historia que se enfrentaban portaviones a portaviones, y los dos bandos demostraron que tenían muchísimo que aprender, empezando por la forma de dar partes veraces de avistamiento y localización, y a evaluar como es debido los impactos obtenidos y los daños causados. Los aviones de Fletcher empezaron por perseguir a la fuerza de cobertura de Goto y hundieron al *Shoho*. Los aviones de exploración de Hara, por su parte, avistaron al petrolero *Neosho* y al destructor *Sims*, informando que estaban en contacto con un portaviones y un crucero, lo que desencadenó un ataque de gran estilo de los aviones del *Shokaku* y *Zuikaku*, hundiendo al *Neosho* y al *Sims*, dejando incólumes a los porta-

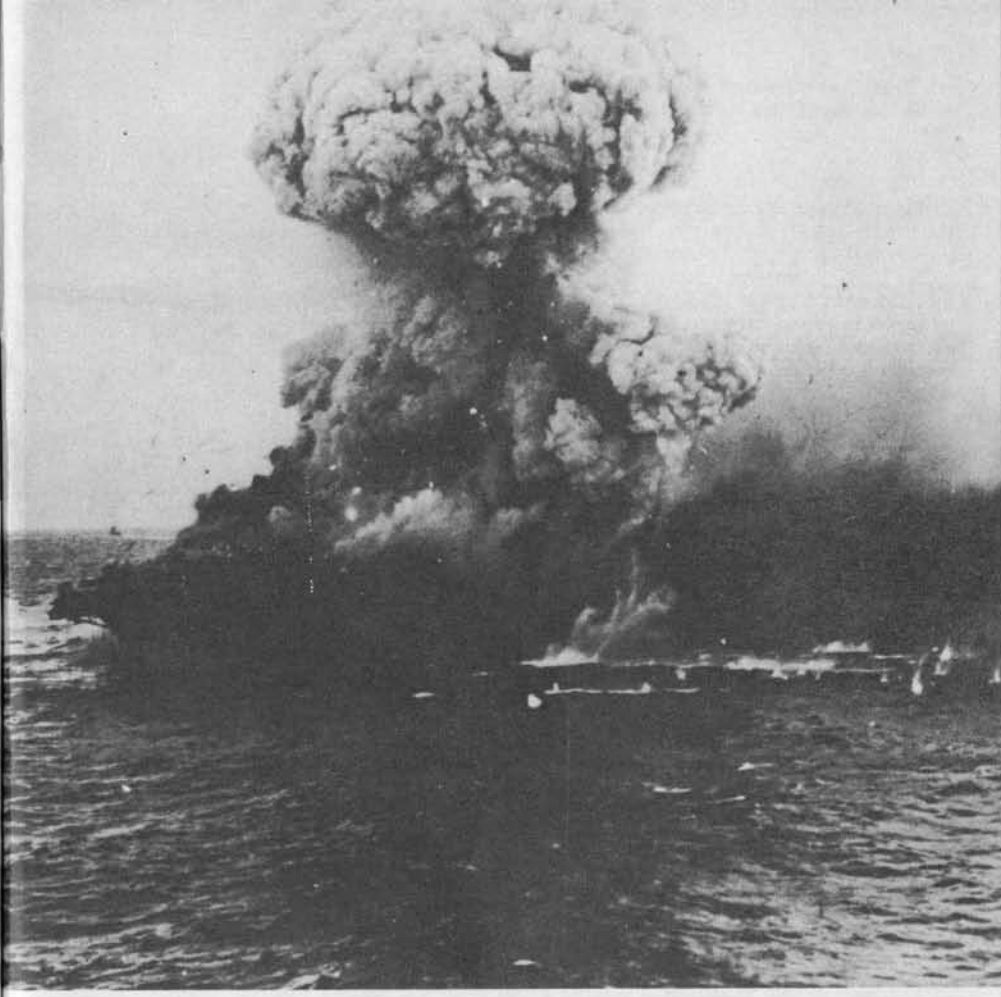
Arriba: **Los bombarderos en picado americanos se preparan para un ataque durante la Batalla del Mar de Coral.** Abajo: **Un bombardero-torpedero japonés «Kate» es derribado en llamas.**



viones de Fletcher. Tan pronto como regresaron los aivones de aquel ataque, Hara los volvió a lanzar al aire con orden de atacar al crepúsculo. Pero la visibilidad era tan mala —espesos chubascos constantes que ocultaban los blancos—, que los pilotos japoneses tuvieron que arrojar sus bombas y torpedos al agua tras una infructuosa búsqueda. A su regreso al *Shokaku* y *Zuikaku*, tuvieron que pasar por la ignominia de volar sobre la vertical de la fuerza norteamericana, recibiendo un buen repaso de los cazas Wildcat enviados a interceptarlos. Sólo siete de los veintiocho aviones japoneses del raid lograron regresar "a casa"; seis pilotos japoneses perdieron la orientación de tal modo que llegaron a meterse en el circuito de toma de cubierta del *Yorktown*, no dándose cuenta del error hasta el último momento, en que rompieron el contacto.

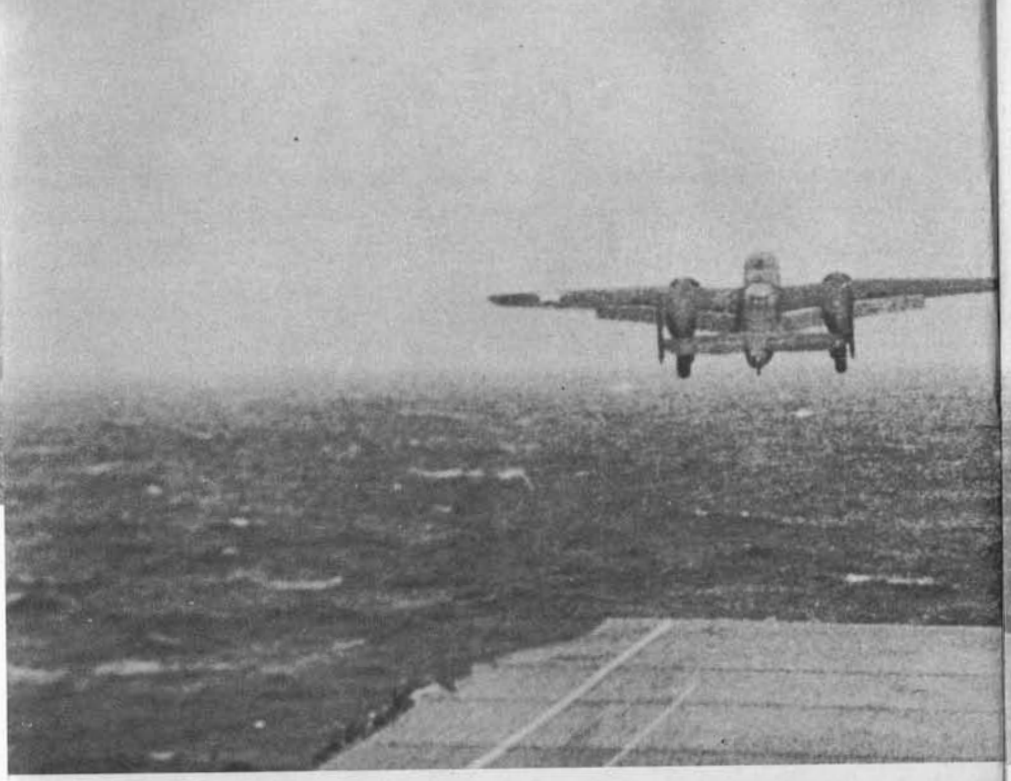
La crisis de la batalla se produjo la mañana del día 8, en la que tanto Hara como Fltecher lanzaron ataques a fondo contra los portaviones contrarios. Los norteamericanos acertaron al *Shokaku* con dos bombas de 500 libras, que causaron un gran incendio e inutilizaron la cubierta de vuelo. El *Lexington* fue herido de muerte por dos bombas y dos torpedos japoneses. El *Yorktown* logró esquivar los torpedos, pero una bomba japonesa de 800 libras se

Arriba: **Los últimos momentos del** Shoho. Abajo: **El** Shokaku **es tocado.** Derecha: **El** Lexington **estalla en llamas a causa de una de las muchas explosiones que obligaron a su dotación a abandonar el buque.**



le metió por el costado y le estalló en las entrañas. En el aire, los norteamericanos fueron superiores, derribando treinta y nueve aviones japoneses por tres de los suyos. Destrozado por varias explosiones internas, el *Lexington* hubo de ser abandonado y hundido por cinco torpedos de un destructor americano, después de una terrible lucha de cinco horas contra las averías: eran las 18,35 horas. La pérdida del *Lexington* alteraba radicalmente las cuentas del combate, que ahora sólo podían interpretarse como otro triunfo japonés.

Pero la victoria era sólo táctica. En realidad, el combate lo habían ganado los norteamericanos el día 7, porque la pérdida del *Shoho* había obligado a la retirada de la fuerza de invasión de Port Moresby, y porque los acontecimientos del día 8 forzaron a

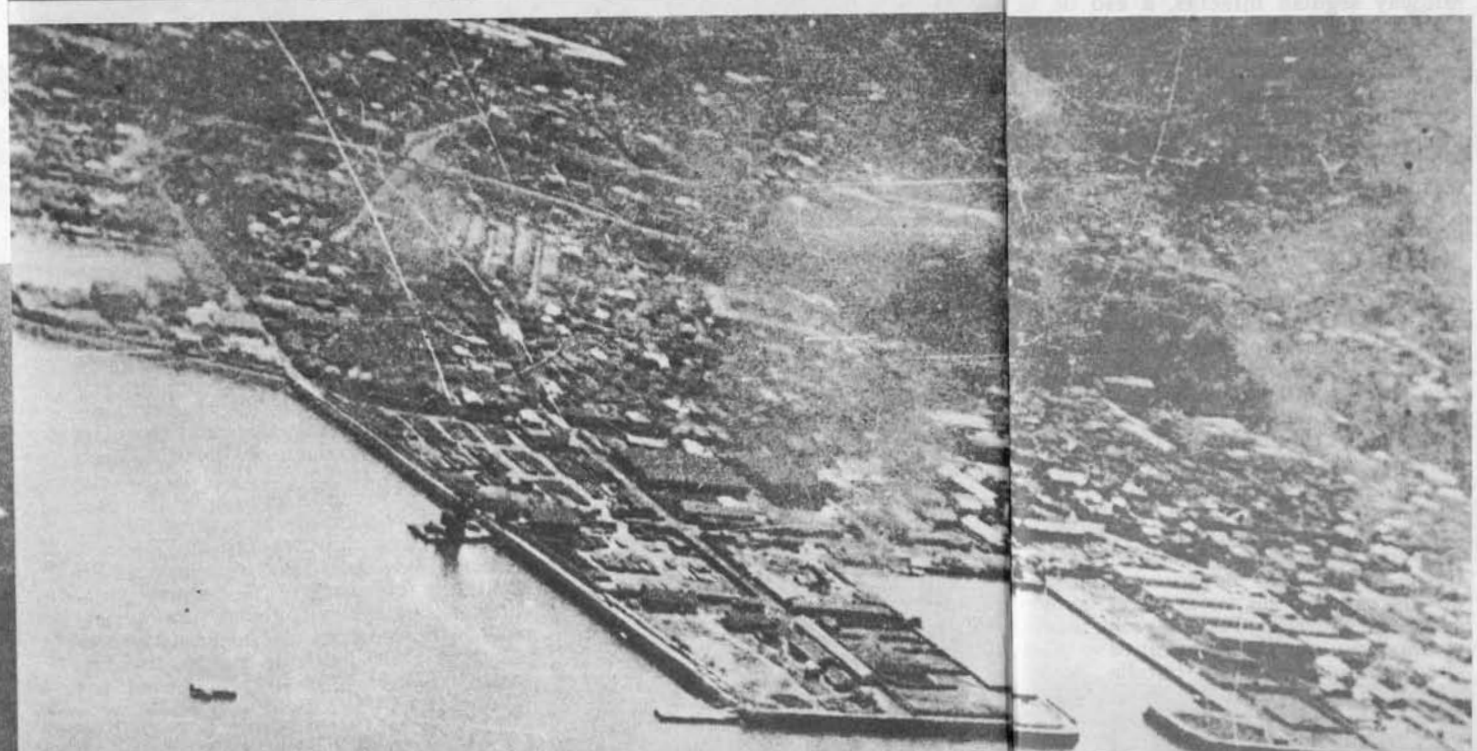


El raid de Doolittle sobre Tokio. Un «B-25» se equilibra después de despegar de la cubierta del Hornet.

Inouye a aplazar toda la operación. Por primera vez desde Pearl Harbour se había desbaratado una operación anfibia japonesa. Con todo, el combate del Mar de Coral no era más que un incidente en el camino hacia el encuentro decisivo entre la Flota Combinada y los restos del potencial de combate de la Flota norteamericana del Pacífico. Forzar su destrucción y zurcir cuanto antes una paz... Este era el más ferviente deseo de Yamamoto.

La "Operación MO" había sido solamente una desviación. Su objetivo fundamental no había sido la batalla. Por otra parte, otra razón poderosa había sobrevenido para forzar una paz: el "Raid de Doolittle", sobre Tokio el 18 de abril, realizado por bombarderos que despegaron de portaviones. En aquella ocasión toda la potencia de la Flota Combinada no había podido evitar que las bombas cayeran sobre la capital donde residía el Emperador. Aquel raid de Doolittle fue un golpe tremendo para el sentido del deber de Yamamoto —no solamente su deber personal, sino el de toda la Flota Combinada—. Tras muchas horas de apesadumbrada meditación, salió de su camarote y convocó su estado mayor. Juntos planearon la operación de Midway para que fuera el golpe definitivo.

Su alcance era tan ambicioso como la propia conquista del "Area Sur". La idea fundamental era empezar con un empujón en las Aleutianas, capaz de tentar a los norteamericanos a salir de su madriguera para contrarrestar el movimiento. La 2.ª Escuadra de portaviones machacaría Dutch Harbour y se ocuparían Atu y Kiska. Si los norteamericanos intentaban oponerse, la fuerza de cobertura o "guardia" de cuatro acorazados los estaría esperando. La fuerza de invasión de Midway, bajo el mando de Kondo, contaría con un grueso formado por los acorazados *Kongo* y *Hiei* y el portaviones ligero



Así vieron los aviadores de Doolittle la estación naval de Yokosuka, una de las bases principales de la Armada y Aviación japonesas.

Zuijo. La punta de lanza de la operación sería Nagumo y sus cuatro portaviones —*Kaga, Akagi, Soryu* y *Hiryu*—, que saturarían la isla con sus bombas y cazarían a las fuerzas americanas que intervinieran. Yamamoto en persona, con el grueso de la Flota Combinada, estaría esperando detrás, con los tres acorazados mayores del Pacífico: *Nagato, Mutsu* y el imponente *Yamato,* su nueva capitana.

La sincronización era vital. El raid sobre Dutch Harbour tendría lugar el 3 de junio. Atu y Kiska serían invadidas el 5 de junio. Midway sufriría el primer ablandamiento el 4 de junio y el desembarco se realizaría el 6.

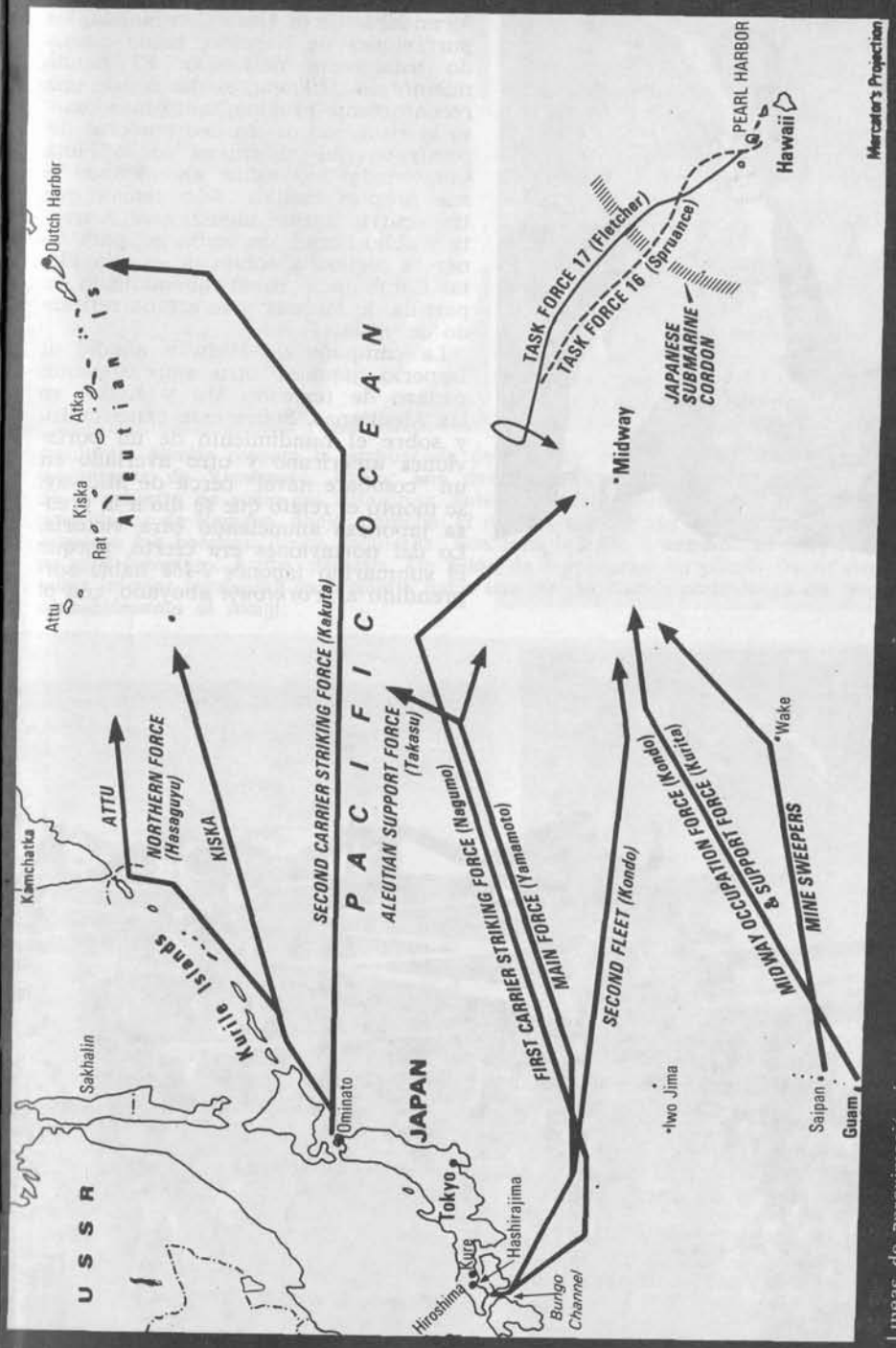
El plan de Yamamoto se basaba en la hipótesis —correcta— de que los norteamericanos no podían permitirse rehusar el combate por Midway. Pero era falsa la otra hipótesis de que no saldrían de Pearl Harbour hasta que no recibieran noticias de los ataques a las Aleutianas y Midway, dando tiempo a que los acorazados japoneses tomaran, sin dificultades, posiciones para aniquilarlos. Pero, de nuevo, los descriptadores de Pearl Harbour pudieron informar correctamente a Nimitz de los vardaderos objetivos japoneses y no tuvo que pensar dos veces en la suerte que podían correr Atu y Kiska. Por otra parte, y más importante aún, los obreros del arsenal de Pearl Harbour, trabajando hasta caer rendidos, le devolvieron el averiado *Yorktown* en un plazo increíble de tres días (cosa que no ocurrió con el *Shokaku* y *Zuikaku,* del lado japonés. El *Shokaku,* después de la Batalla del Mar de Coral, estuvo varios meses inutilizado, y el *Zuikaku* no pudo volver al servicio hasta que no fue repuesto su diezmado grupo aéreo). Esto proporcionó tres portaviones —*Yorktown, Hornet* y *Enterprise*— a los almirantes Spruance y Fletcher, con los cuales pudieron ponerse al acecho en el que llamaron "punto de la buena suerte", unas 300 millas al Nordeste de Midway, y sorprender a los portaviones de Nagumo cuando éstos lanzaron su primer ataque sobre Midway.

Yamamoto, realmente, había olvidado uno de los principios fundamentales del planeamiento estratégico, el que Moltke expresó así: "Siempre hay tres líneas de acción posibles del enemigo, que normalmente elige la cuarta."

La falta de sorpresa fue como quitarle la chaveta al engranaje del plan de Yamamoto. El primer ataque aéreo de Nagumo no cogió a los aviones de Midway en tierra y hubo que preparar un segundo ataque. Mientras se repostaba y armaba a los aviones, llegaron vagos informes de la presencia de portaviones norteamericanos en las inmediaciones. Se dio la orden de atacarlos en lugar de realizar el segundo ataque a Midway, reemplazando las bombas de alto explosivo de ataque a tierra por bombas perforantes y torpedos. Y mientras estaban todavía en cubierta las bombas, los bombarderos en picado del *Enterprise* y del *Yorktown* se precipitaron sobre los portaviones de Nagumo. En cinco minutos terirbles, el *Kaga,* el *Akagi* y el *Soryu* se convirtieron en un infierno; para realizar un solitario ataque contra la fuerza de portaviones americana, sólo quedó intacto el *Hiryu.* Sus aviones dejaron malparado al *Yorktown,* pero un contraataque del *Enterprise* envió al *Hiryu* a hacer compañía a los otros portaviones japoneses.

Yamamoto se enteró de que habían sido borrados del mapa sus cuatro portaviones, y de que las defensas de Midway seguían intactas, a eso de la medianoche del día 4. Ordenó al grupo de apoyo inmediato de Kurita —cruceros pesados *Kumano, Suzuya, Mikuma* y *Mogami*— que cañonease Midway, mientras el resto de la Flota Combinada se concentraba para lanzarse a una acción decisiva contra la flota norteamericana; pero hubo que desistir del bombardeo porque se vio que los cruceros no podían llegar antes del amanecer del 5. En la retirada se abordaron el *Mikuma* y el *Mogami,* que fueron machacados por sucesivos ataques aéreos cuando iban renqueando rumbo al Oeste, el día 6. El *Mikuma* se fue a pique, y el *Mogami,* gracias a la titánica labor de lucha contra averías, pudo mantenerse a flote y se las compuso para llegar a Truk, a pesar de todo.

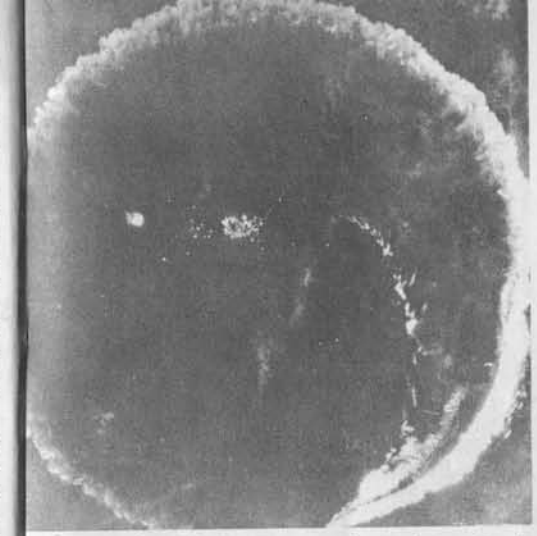
Entonces, Yamamoto se retiró hasta quedar fuera del alcance de los aviones de los portaviones norteamericanos, con la esperanza de que éstos metieran las narices dentro del alcance de los cañones de su armada, inmensamente supreior. Pero los norteamericanos no picaron. Spruance y Fletcher habían ganado su batalla. Se ha-



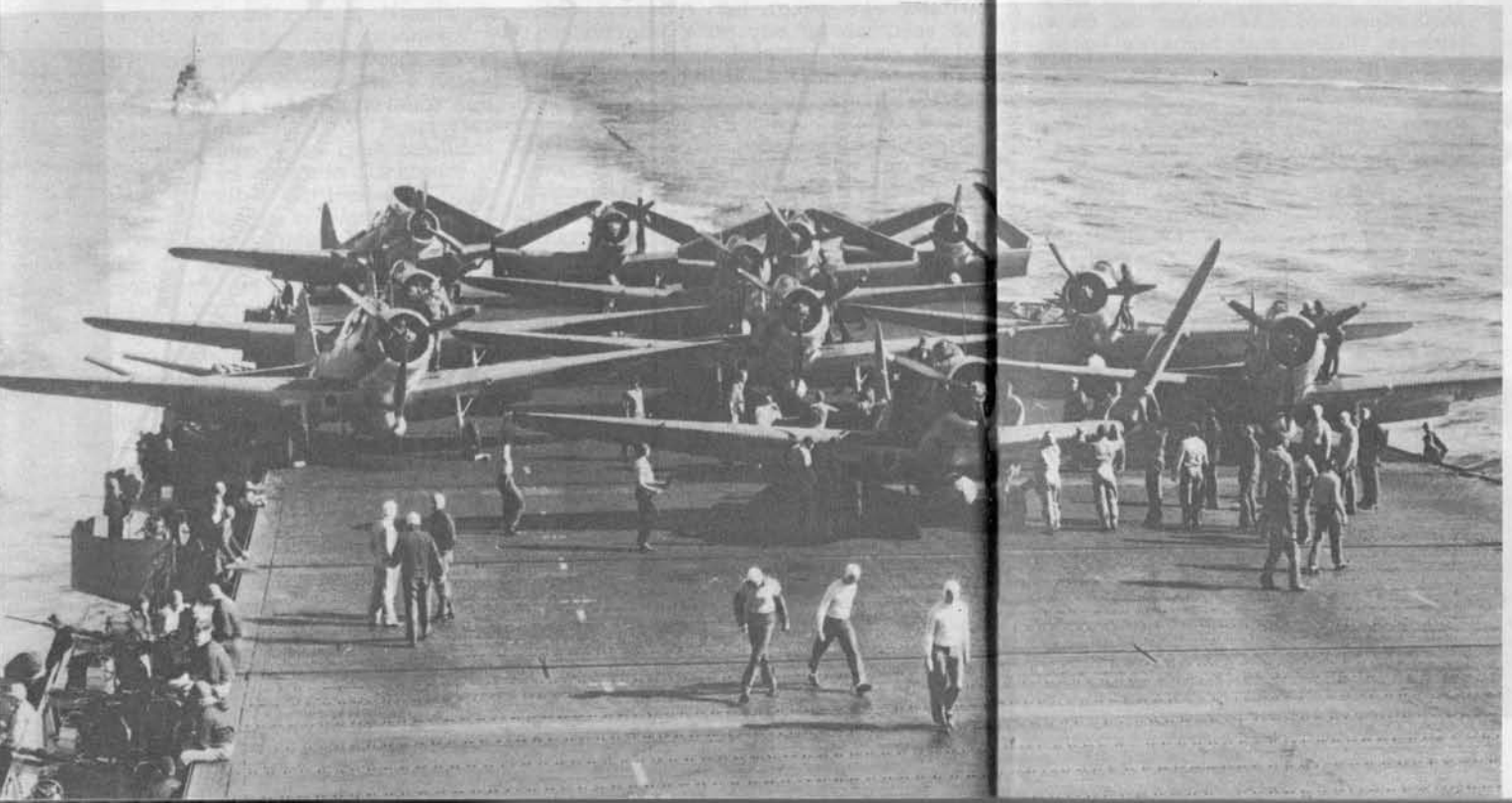
Líneas de aproximación japonesas a las Aleutianas y a Midway.

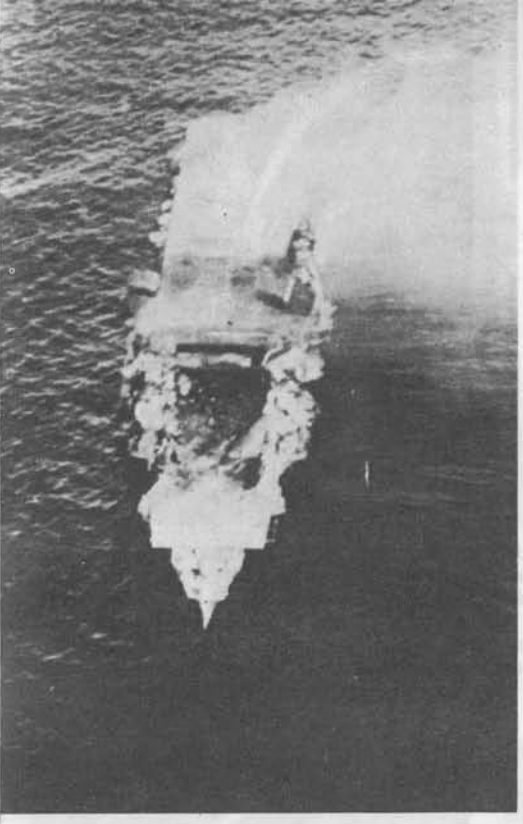
bía salvado Midway y el elemento más formidable de la Flota Combinada, los portaviones de Nagumo, había quedado totalmente destruido. El hundimiento del *Mikuma*, el día 6, fue una reconfortante propina, tanto más cuanto la situación de los dos cruceros demostraba que el grueso de la Flota Combinada los había abandonado a sus propios medios. Aún tenían que transcurrir otras angustiosas cuarenta y ocho horas, sin embargo, para tener la certeza absoluta de que la Flota Combinada había abandonado la partida de Midway y se estaba retirando de veras.

La campaña de Midway añadió al Imperio japonés otro impresionante pedazo de terreno: Atu y Kiska, en las Aleutianas. Sobre este éxito inútil, y sobre el hundimiento de un portaviones americano y otro averiado en un "combate naval" cerca de Midway, se montó el relato que se dio a la prensa japonesa anunciando otra victoria. Lo del portaviones era cierto, porque el submarino japonés *I-168* había sorprendido al *Yorktown* aboyado, con el



Izquierda: **Nimitz prepara la emboscada de Midway con pleno conocimiento de las intenciones de Yamamoto.** Abajo: **Los devastadores torpedo-bombarderos alineados en la cubierta de vuelo del** Enterprise, **antes de los primeros ataques a la fuerza de portaviones de Nagumo.** Abajo, derecha: **El** Akagi **y uno de sus destructores de escolta esquivan las bombas.** Arriba, izquierda: **Con toda la caña a estribor, el** Soryu **efectúa un giro completo.** Arriba, derecha: **Un avión de bombardeo en picado** Dauntless **(esquina inferior izquierda) se precipita hacia uno de los cuatro portaviones de Nagumo, probablemente el** Akagi.

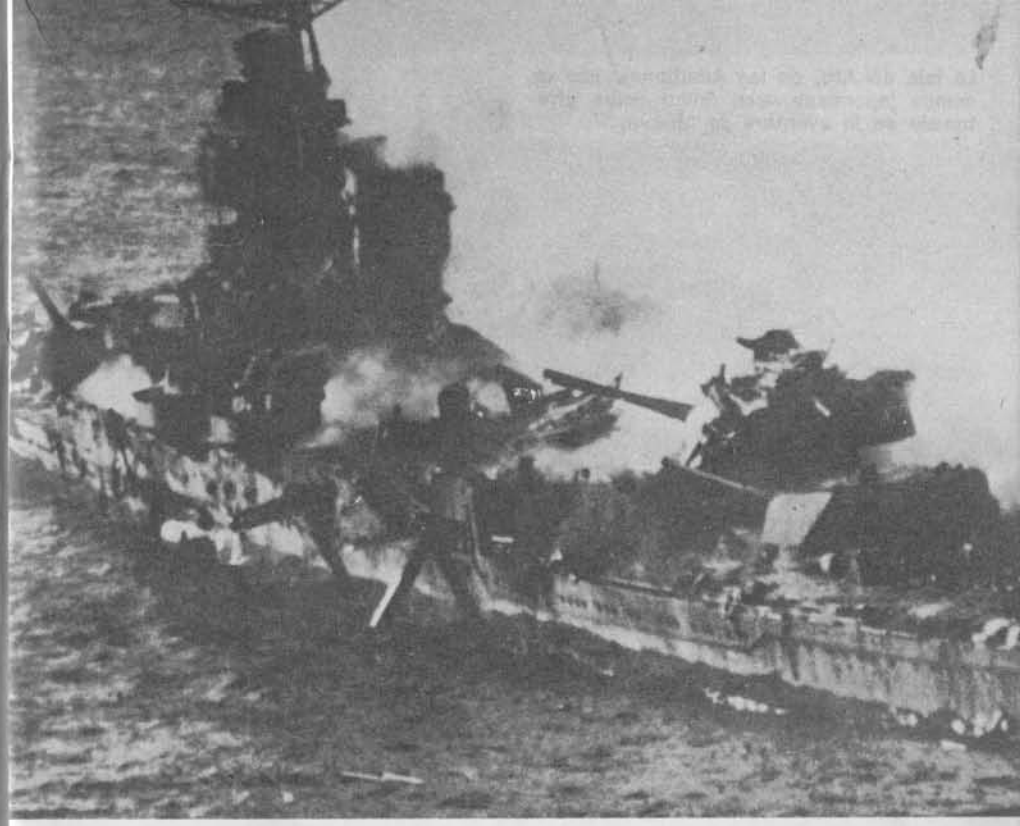


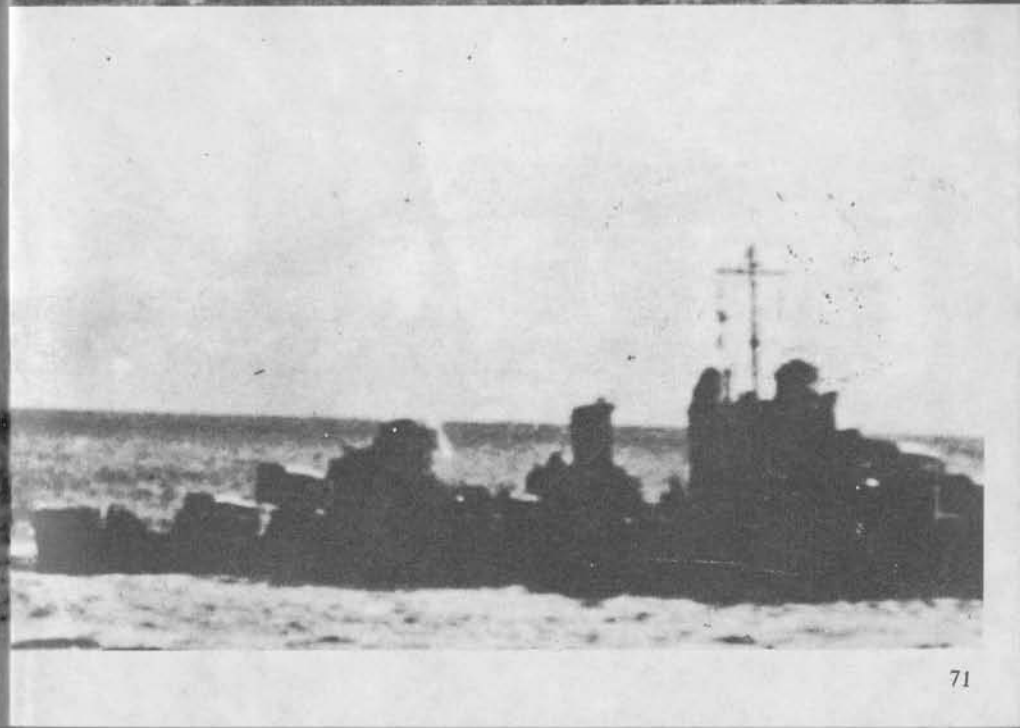


destructor *Hamman* parado cerca de él, y los echó a los dos a pique con una salva de torpedos en la tarde del día 6. Esta fue la máxima pérdida americana en el combate.

La idea fundamental del plan de Yamamoto había fracasado, pero en aquella época Midway no se interpretó como un desastre para la flota de batalla japonesa. Los que estuvieron y se batieron allí aprendieron a costa de sangre una serie de duras verdades; pero los estrategas de gabinete siguieron padeciendo el "mal de victoria". El alto mando japonés no escarmentó y la despreocupación con que se enfrentó a su siguiente tarea —defender su botín— iba a tener consecuencias gravísimas.

Izquierda: **El final del último portaviones de Nagumo: el** Hiryu, **abandonado y en llamas.** Abajo: **Retribución para los japoneses. El portaviones norteamericano** Yorktown, **mutilado por las bombas y echado a pique por el submarino** I-168. Derecha: **La última palabra en Midway fue de los norteamericanos. Los restos del crucero japonés** Mikuma **poco antes de hundirse el 6 de junio.**





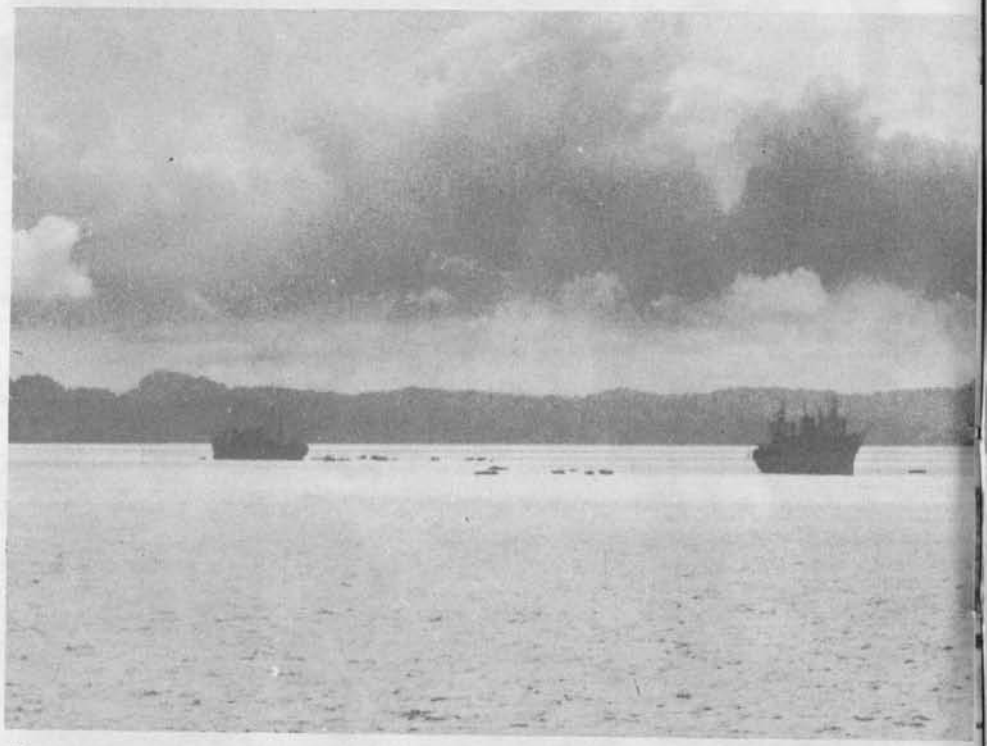
La Isla de Atu, en las Aleutianas, cae en manos japonesas —su único golpe afortunado en la aventura de Midway.

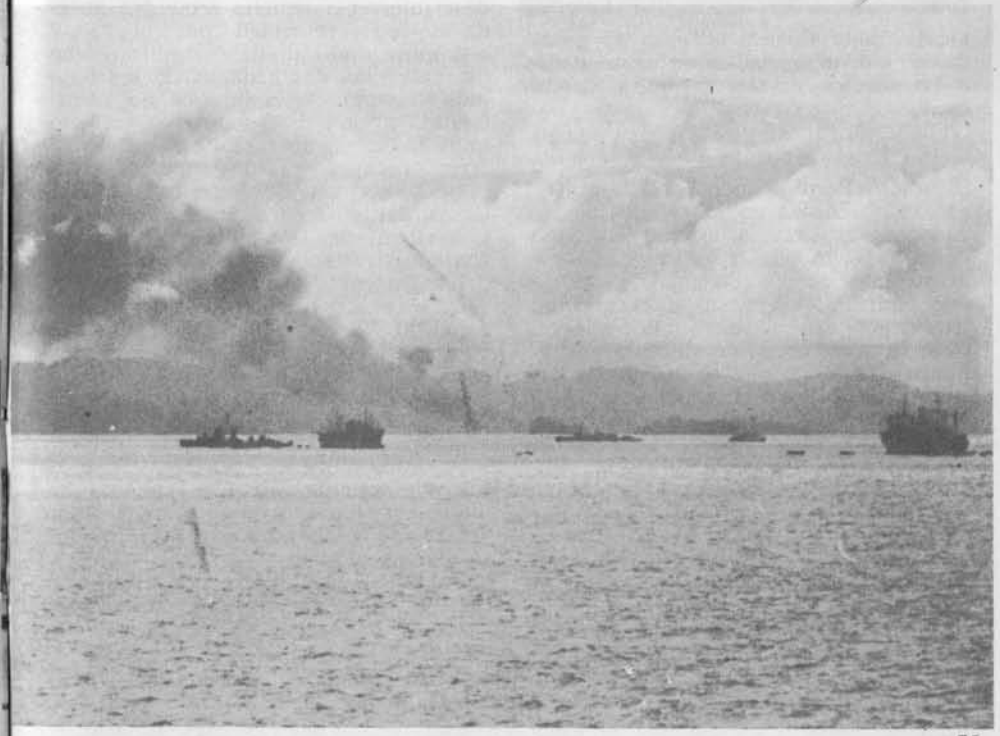
Guadalcanal

Rabaul era el bastión Sudeste del nuevo imperio japonés. Desde Rabaul los japoneses podían apoyar sus bases de Nueva Guinea y proseguir desde ellas sus intentos de tomar Port Moresby atravesando la isla por tierra y también contrarrestar cualquier movimiento amenazador de los aliados en la zona del Sudoeste del Pacífico. Pero la seguridad de Rabaul dependía de la conservación del dominio de las Islas Salomón, que se extienden hacia el Sudeste, formando un doble rosario, hacia Nueva Caledonia, Fidji y Samoa. El empeño japonés por apoderarse de las Salomón fue lo que acarreó los seis meses de suplicio de la Campaña de Guadalcanal.

Bougainville, que está en el extremo de las Salomón, "por el lado de Rabaul", es seguida geográficamente por las islas de Coiseul, Santa Isabel y Malaita. Paralelamente se extiende una serie de islas menores desperdigadas: las Shortland, Isla del Tesoro, Vella Lavella, Kolombangara, Nueva Georgia y las Rusell, y después, formando como una punta de flecha con Malaita, se encuentran Guadalcanal y San Cristóbal. A medio camino entre Guadalcanal y Malaita está Tulagi, donde los japoneses tenían instalada una base de hidros desde el mes de mayo. Los aliados designaron Tulagi como el primero de sus objetivos, al decidirse a emprender operaciones ofensivas en las

Arriba: **Los primeros encuentros entre acorazados americanos y japoneses ocurrieron en el curso de la serie de encarnizados combates nocturnos frente a Guadalcanal. En la foto, una salva del** North Carolina. Abajo: **El objetivo principal de los japoneses en sus intentos de arrojar a los norteamericanos de Guadalcanal: los transportes fondeados frente a las playas de desembarco.**





Vicealmirante Gunichi Mikawa: no perdió tiempo alguno en lanzar un contraataque a las fuerzas navales frente a Guadalcanal.

Salomón. Pero cuando las fotografías aéreas obtenidas en los vuelos de reconocimiento revelaron que los japoneses estaban construyendo un nuevo aeródromo en Guadalcanal, desde el que podrían operar sus cazas y bombarderos, pasó a ser de importancia vital la neutralización de este último punto. No en vano se había demostrado en Midway el papel crucial de los aeródromos insulares en la guerra del Pacífico.

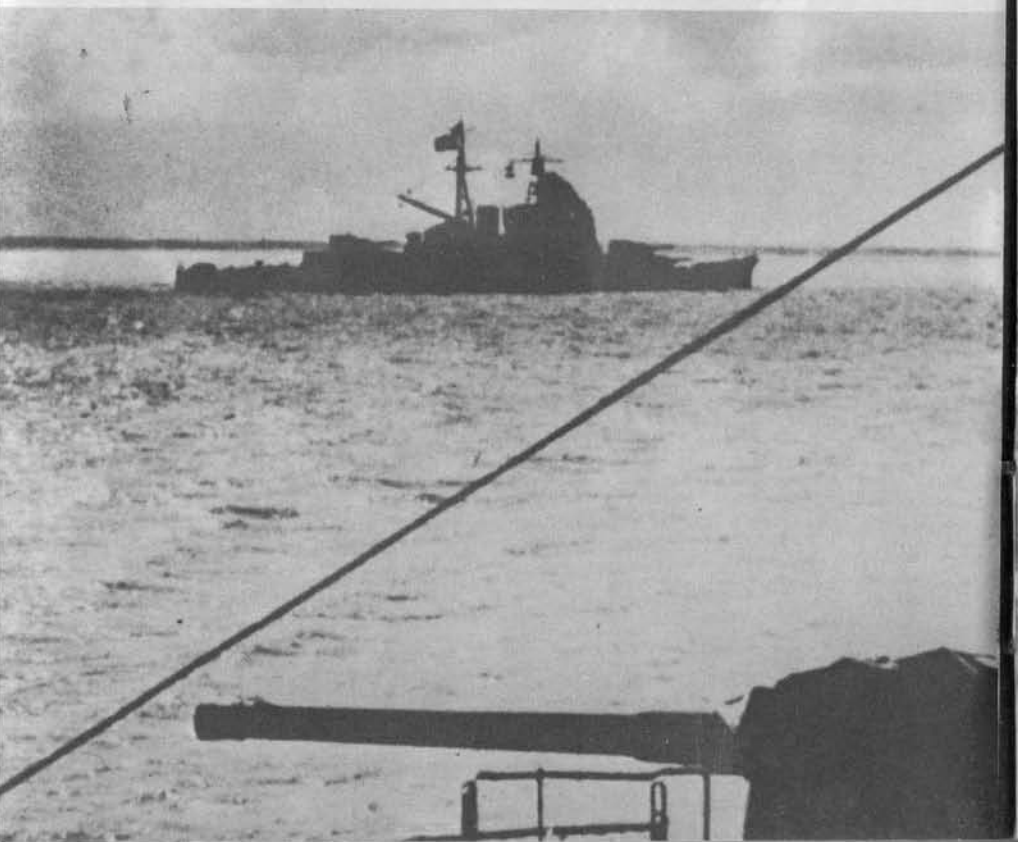
Así fue como el 7 de agosto de 1942 los Infantes de Marina norteamericanos del general Vandergrift desembarcaron en Guadalcanal, estando el aeródromo a punto de terminarse, pero todavía sin tropas de guarnición ni aviones, por lo que no tuvieron dificultades en la expulsión del batallón de trabajadores japonés que construía la pista. En Tulagi, en cambio, tuvieron que combatir duramente ante la empecinada resistencia de la guarnición de la base de hidros, pero en la tarde del día 8 los "Marines" se habían establecido firmemente, tanto en Guadalcanal como en Tulagi. La rapidez y la sorpresa habían dado resultado. Pero la reacción japonesa sobrevino como un trallazo.

En Rabaul, a 550 millas de distancia, se encontraba el vicealmirante Gunichi Mikawa con la 8.ª Flota. En cuanto tuvo noticias del ataque a Tulagi, reunió inmediatamente la fuerza más potente que pudo: los cruceros pesados *Chokai, Aoba, Kako, Kinusaga* y *Furutaka,* los cruceros ligeros *Tenryu* y *Yubari* y el destructor *Yunagi,* disponiéndose a dar un contragolpe fulminante a los transportes norteamericanos antes de que pudieran terminar la descarga.

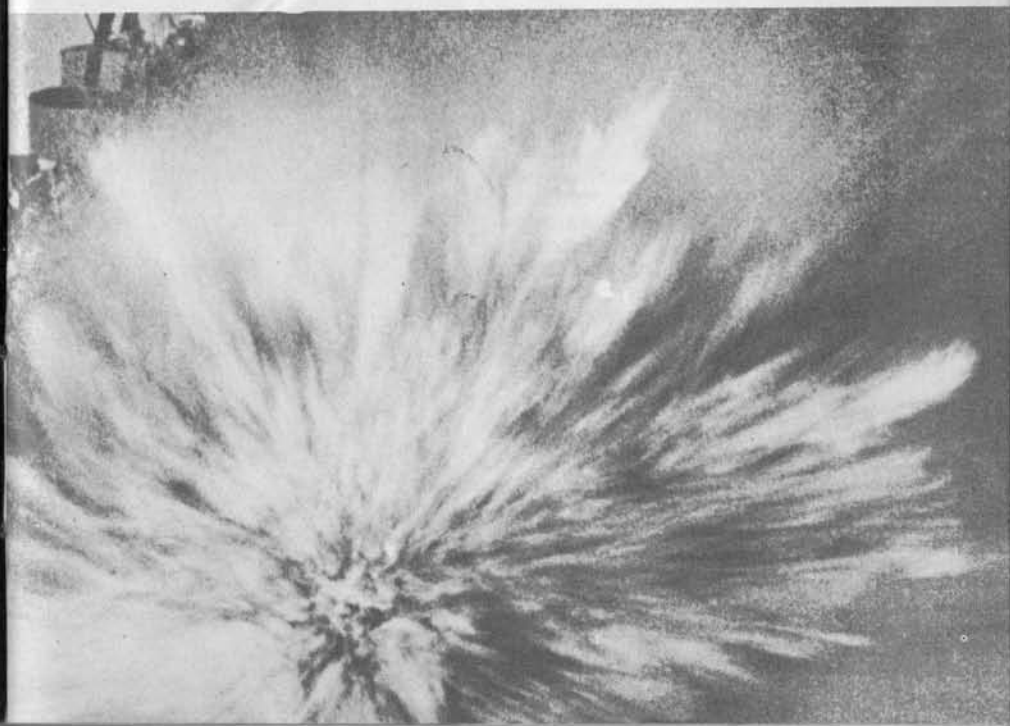
En esta primera batalla de la campaña de Guadalcanal, los aliados actuaron como perfectos principiantes. Desperdiciaron el reconocimiento submarino y aéreo de gran radio de acción, que debiera haberles proporcionado informes exactos de los barcos de Mikawa, avistados los días 7 y 8. Los sucesivos partes de avistamiento describieron a aquella escuadra lanzada a toda velocidad por el "Slot" —nombre dado al ancho canal que media entre las dos cadenas de las Salomón— como: "seis buques no identificados", "dos destructores y tres buques mayores de tipo desconocido" y "tres cruceros, tres destructores y dos buques nodriza de hidroaviones". El Comandante General de la fuerza de Cobertura de Guadalcanal, vicealmirante australiano V. A. C. Crutchley, se había ausentado del lugar de peligro —los accesos occidentales de Guadalcanal, al Norte y al Sur de la Isla Savo— para acercarse a la playa de desembarco y celebrar allí una conferencia. Sus barcos estaban dispersos, al Norte de Guadalcanal, navegando aburridos y dispuestos a pasar la noche lo más cómodamente posible. Incluso, los comandantes de los cruceros habían llegado a acostarse. Mikawa pudo desencadenar su ataque sin que mediase alarma alguna.

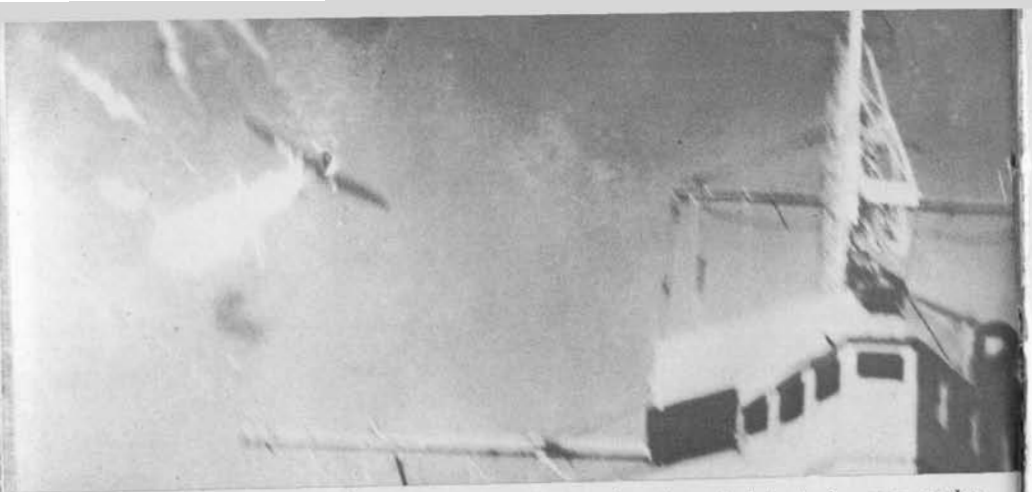
Su línea, encabezada por el *Chokai* (capitana), se lanzó por el canal entre

Salomón Orientales: el Ryujo, inmóvil sobre las aguas.



Arriba: **Bombarderos japoneses con base en Rabaul, lanzan en vuelo rasante un ataque frente a Guadalcanal.** Abajo, izquierda: **El** Chokai, **capitana de Mikawa en la Isla Savo.** Abajo: **Una bomba estalla en mitad de la cubierta del** Enterprise **en la Batalla de las Salomón Orientales.**





Un bombardero japonés derribado exactamente sobre el Enterprise.

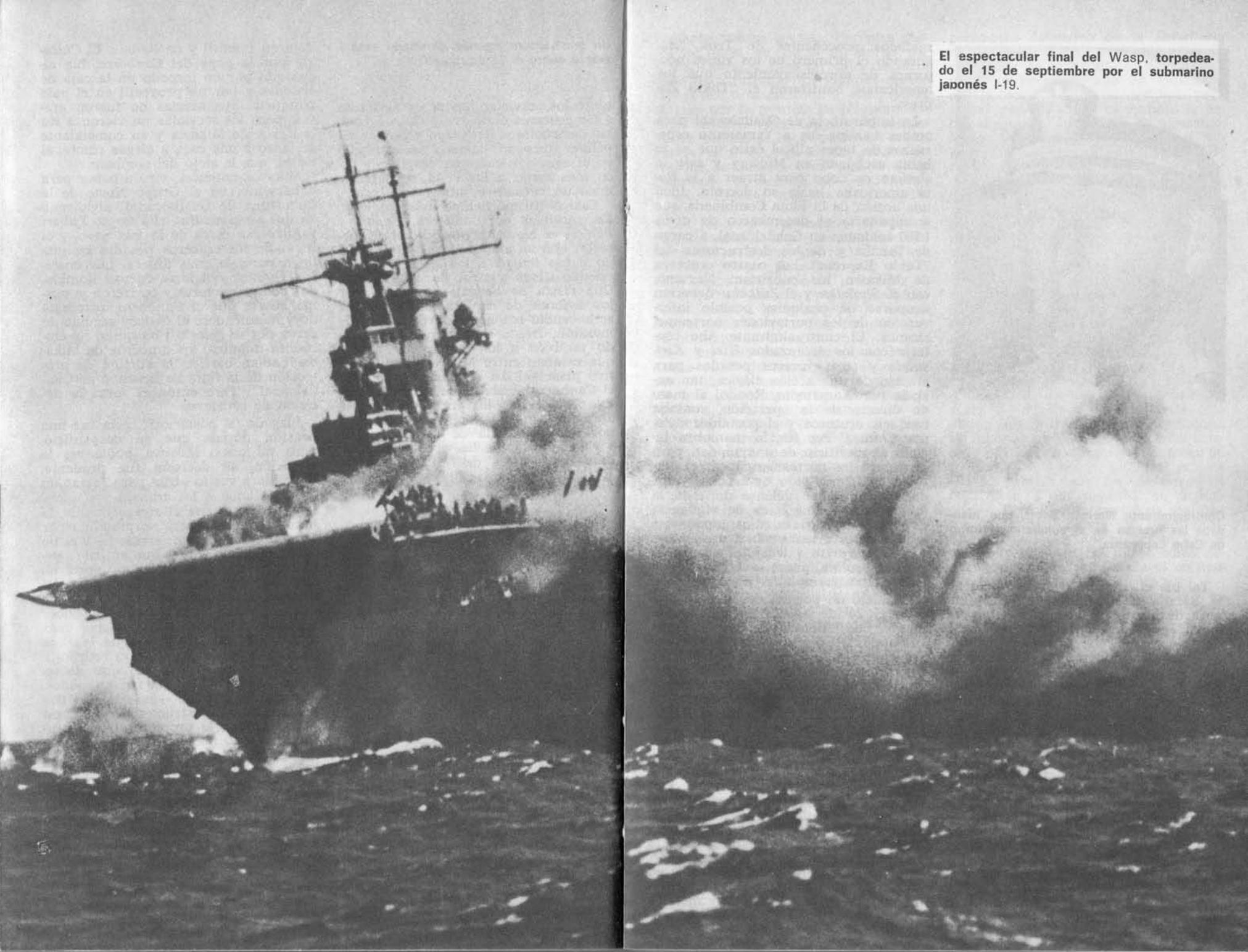
Guadalcanal y Savo, con las dotaciones en sus puestos, todos en tensión, hasta el último marinero, y con el ánimo exaltado por el mensaje del almirante: "Ataquemos seguros de la victoria, siguiendo la tradición de combate nocturno de la Armada Imperial. Que cada hombre se supere en cumplimiento del deber, sin perder la calma." Pasó limpiamente entre los destructores *Blue* y *Ralph Talbot*, que patrullaban la línea exterior de vigilancia, sin ser avistados ni detectados por radar. A las 01,30 había cruzado el canal de Savo e iba proa a la flota de invasión aliada. Desde las 23,13 estaban en el aire los aviones de exploración del *Chokai, Aoba* y *Kako*, vigilando por la proa de la formación, listos para iluminar los blancos cuando llegara el momento. Mikawa destacó al *Yunagi* a las 01,36, para evitar cualquier intervención de los destructores que había dejado por la popa, y en el mismo instante los serviolas japoneses avistaron a los cruceros *Canberra* y *Chicago*, con los destructores *Patterson* y *Bagley*. El primer torpedo japonés se zambulló en el agua dos minutos después, y poco más tarde, a las 01,43, se desencadenó un verdadero infierno.

Casi al mismo tiempo avistaron algo los serviolas del *Canberra, Bagley* y *Patterson*. No había posibilidad de contestar con un ataque torpedero, teniendo como tenían a las dotaciones corriendo a sus puestos de zafarrancho. Una ristra de bengalas lanzadas por los aviones de exploración japoneses se encendió entonces sobre la flota de invasión, frente a la playa, iluminando también a los buques de guerra que estaban entre Mikawa y su objetivo principal. La primera víctima fue el *Canberra*. Acababa de iniciar la caída para evitar los torpedos que se aproximaban, cuando fue alcanzado por una granizada de proyectiles de 5 y 8 pulgadas de los cruceros de cabeza de la línea de Mikawa, que le dejaron inmóvil y en llamas. El *Chicago*, por la popa del *Canberra*, fue alcanzado por un torpedo en la caja de cadenas y por un proyectil en el palo trinquete. Sus averías no fueron graves, pero los serviolas no vieron a los cruceros de Mikawa y su comandante se lanzó a una caza a ciegas rumbo al Oeste, que le alejó del combate.

Mikawa, entonces, viró a babor para habérselas con el Grupo Norte de la Cobertura de Guadalcanal, dividiendo en dos su escuadra: el *Tenryu, Yubari* y *Furutaka* cerca de la isla Savo, y el resto de los cruceros pesados en una línea paralela, más afuera. Los cruceros *Quincy* y *Astoria* fueron iluminados con proyectores y corrieron la misma suerte que el *Canberra*, zozobrando y hundiéndose el *Quincy* seguido de cerca por su gemelo *Vincennes*. En cincuenta minutos, los cruceros de Mikawa habían barrido la cortina de protección de la flota de invasión de Guadalcanal... Pero entonces tomó la decisión de retirarse.

Juzgada "a posteriori", ésta fue una ocasión dorada que se desperdició, pero tal como Mikawa podía ver la situación, su decisión fue prudente. Si hubiera vuelto atrás para forzar un nuevo ataque a los transportes norteamericanos, corría el riesgo de que, la hacerse de día, fuera sorprendido por fuerzas enemigas de refresco —y él no sabía ni podía saber, que se había decidido retirar a la fuerza de portaviones del almirante Fletcher fuera del alcance de los aviones japoneses basados en tierra—. Satisfecho de hober obtenido una de las victorias más aplastantes de la historia de la flota de batalla japonesa, Mikawa ordenó la retirada a las 02,20 y se lanzó de regreso por el "Slot" a treinta nudos. Durante la retirada, sus cruceros tropezaron con el destructor de vigilancia *Ralph Talbot*, le propinaron una fuerte zurra y lo mandaron ranqueando a Tulagi. Sin embargo, el triunfo de Mikawa se vio empañado por una pérdida inesperada: el *Kako* fue torpedeado y hundido al regresar a su base por el anticuado submarino americano *S-44*, a primeras horas del 10 de agosto.

El Enterprise encaja otro ataque de bombarderos en picado.



El espectacular final del Wasp, **torpedeado el 15 de septiembre por el submarino japonés** I-19.

Contraalmirante Norman Scott, que mandaba las fuerzas en el combate nocturno de Cabo Esperanza.

Tal fue el dramático primer acto de la Batalla de Guadalcanal. La Infantería de Marina estaba en tierra y se había apoderado de la vital pista de despegue, pero los japoneses habían dado las más convincentes pruebas de que los americanos no se las llevarían de balde. La suerte de los 17.000 infantes de marina de Guadalcanal dependía de la capacidad de los japoneses para reconstruir el dominio del aire y de la mar en las Salomón Orientales. El general Hyakutake, del Decimoséptimo Ejército, basado en Rabaul, había empezado ya a designar las tropas para arrojar a los "Marines" de Guadalcanal. Las primeras fueron desembarcadas en Tasafaronga, al Oeste del perímetro de la cabeza de playa americana, el 17 de agosto, y en la noche del 18 seis destructores bajo el mando del contraalmirante Raizo Tanaka, bajaron por el "Slot" con 1.000 soldados procedentes de Truk, inagurando el primero de los viajes nocturnos de aprovisionamiento que los americanos bautizaron el "Tokio Express".

La importancia de Guadalcanal para ambos bandos dio a Yamamoto esperanzas de tener allí el éxito que se le había escapado en Midway y que le sirviera de cebo para atraer a la flota americana hacia su derrota. Ideó una acción de la Flota Combinada que acompañaría al desembarco de otros 1.500 soldados en Guadalcanal, a cargo de Tanaka y de los destructores del "Tokio Express". Los cuatro cruceros de Mikawa los cubrirían. Nagumo, con el *Shokaku* y el *Zuikaku* deberían ocuparse de cualquier posible intervención de los portaviones norteamericanos. El contraalmirante Abe contaría con los acorazados *Hiei* y *Kirishima* y tres cruceros pesados para el caso de una acción clásica, tan ansiada por Yamamoto. Kondo, al mando directo de la operación, contaba con seis cruceros y el portahidroaviones *Chitose*. Por fin, la maniobra incluia el sacrificio de una unidad para distraer a los norteamericanos: el portaviones ligero *Ryujo*, un crucero y dos destructores. Por delante de toda la fuerza habría una línea de vigilancia de seis submarinos. Los oponentes eran los portaviones americanos *Saratoga, Enterprise* y *Wasp*, el acorazado *North Carolina*, nueve cruceros y veintiún destructores.

El duelo de portaviones que se produjo el 24 de agosto ha recibido el nombre de "Batalla de las Salomón Orientales". En muchos aspectos tuvo gran parecido a la Batalla del Mar de Coral, de mayo anterior. Los norteamericanos volvieron a dejar escapar la presa principal y se concentraron en el hundimiento del pequeño *Ryujo*. De nuevo, los japoneses volvieron a retirarse dejando a los norteamericanos la ventaja estratégica. Una vez más, los japoneses sufrieron graves pérdidas en el aire: setenta aviones con sus insustituibles tripulaciones. Pero, en esta ocasión, los norteamericanos demostraron que algo habían aprendido. El *Enterprise* habría sufrido ciertamente la suerte del *Lexington* en el Mar de Coral o del *Yorktown* en Midway, de no ser por una enorme mejora en la instrucción y métolos de lucha contra averías. Por otra parte, la masa de fuego antiaéreo del *North Carolina* tuvo un valor incalculable para rechazar los ataques aéreos japoneses. Abandonando a sus propias fuerzas por la retirada de Nagumo, Tanaka intentó valerosamente desempeñar su misión de hacer pasar los transportes, pero también él, fue rechazado por los bombarderos en picado de la Infantería de Marina de Guadalcanal y las fortalezas volantes del Espíritu Santo.

Los japoneses reanudaron el aprovisionamiento de sus fuerzas en Guadalcanal mediante los viajes nocturnos del "Tokio Express". Los norteamericanos consiguieron mantener la superioridad aérea sobre Guadalcanal recurriendo a la ayuda de la fuerza de portaviones, pero pagaron muy caro el mantenerla en la zona. El primero en caer fue el *Saratoga*, torpedeado el 31 de agosto por el submarino *I-26*, quedando fuera de combate los tres meses siguientes. El 6 de septiembre, el *I-11* disparó una salva de torpedos contra el *Honet* y el *North Carolina* pero falló por muy poco. Después, el 15 de septiembre, el arma submarina japonesa obtuvo su primera víctima entre los portaviones desde la liquidación del *Yorktown* en Midway: el *I-19* echó a pique al *Wasp;* otros submarinos averiaron gravemente al *North Carolina* y hudieron al destructor *O'Brien*.

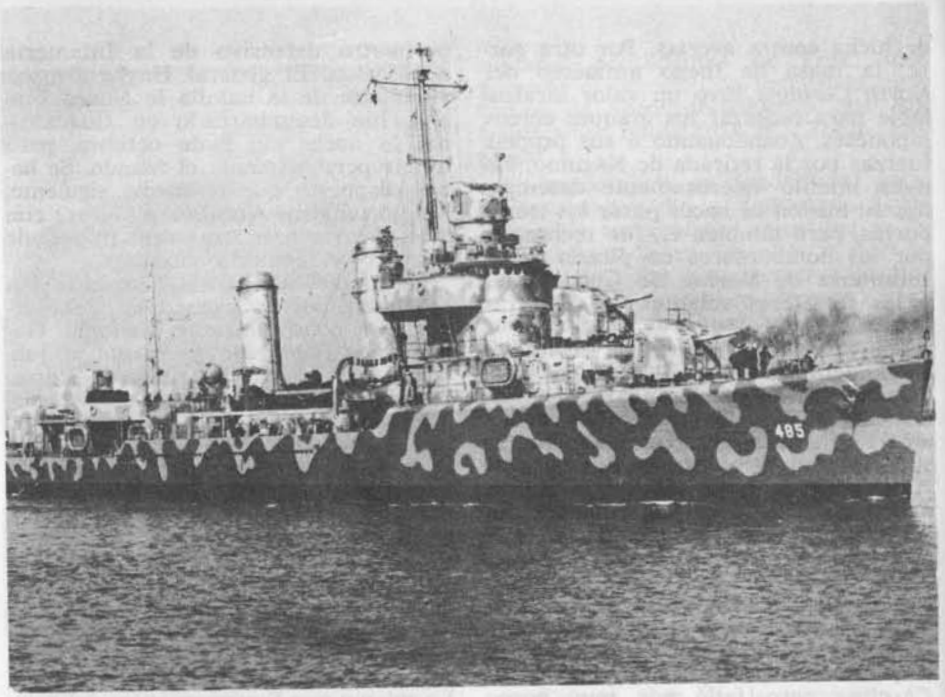
Las pérdidas eran muy graves, pero no impidieron que los norteamericanos siguieran aprovisionando y protegiendo a sus hombres en Guadalcanal..., y que, a finales de septiembre llegaran nuevos buques de guerra de los Estados Unidos al Pacífico Sur. El más pesado fue el acorazado *Washington* —eficaz relevo del *North Carolina*—. Con él llegaron sucifientes cruceros y destructores para reemplazar a los que se perdieron en la isla Savo y algunos más, para constituir una fuerza de bloqueo que puliera enfrentarse con el "Tokio Express" antes de pue pudiera abrirse paso hasta Guadalcanal.

En aquellos mismos días los japoneses se decidieron al fin a realizar un esfuerzo en gran escala para ganar la batalla terrestre de Guadalcanal, en la que unos jefes japoneses excesivamente confiados, habían sufrido un revés tras otro en sus ataques contra el perímetro defensivo de la Infantería de Marina. El general Haykutake, olvidándose de la batalla le Nueva Guinea, fue desembarcado en Guadalcanal la noche del 9 de octubre, para tomar personalmente el mando. Se había dispuesto que la noche siguiente, los portahidros *Nissihin* y *Chitose* con seis destructores trajeran tropas de refresco y artillería pesada.

La fuerza de aprovisionamiento iba escoltada por la escuadra de cruceros del contralmirante Aritomo Goto: *Aoba, Kinugasa* y *Furutaka*, juntamente con los destructores *Hatsuyuki* y *Fubuki*.

Esperándolos estaba la nueva fuerza de ataque norteamericana bajo el contraalmirante Norman Scott, que había pasado las noches patrullando frente a la punta Noroeste de Guadalcanal, el cabo Esperanza, desde el 9 de octubre. La noche del 11, Scott formó su fuerza en línea de fila —los destructores *Fahrenholt, Duncan* y *Laffey*, seguidos de los cruceros *San Francisco* y *Salt Lake City* y en la cola los cruceros ligeros *Boise* y *Helena*. Lo mismo que Doorman antes del combate del Mar de Java, quería tener su fuerza en la mano lo más posible —había presenciado los desastres de isla Savo y no deseaba su repetición—. Pero lo que ocurrió en realidad fue una tragicomedia de despropósitos, que privó a los norteamericanos de un triunfo tan resonante como había sido para los japoneses el encuentro en isla Savo.

A las 23,30, la fuerza de Goro se aproximaba rápidamente, bajando en tres columnas por el "Slot", con el *Hatsuyuki* en el ala izquierda, el *Aoba, Furutaka* y *Kinugasa* en el centro y el *Fabuki* a estribor. Scott no tenía forma de saber que mantenía un rumbo que pondría a la fuerza norteamericana en la situación táctica ideal, en la mejor que marca la tabla: "cruzando la T al enemigo", pudiendo concentrar sus andanadas sobre los buques de cabeza japoneses, mientras éstos sólo podían tirar con parte de su artillería. A las 23,55, el radar del *Helena* obtuvo el primer contacto con la formación japonesa..., pero transcurrieron quince incomprensibles minutos antes de que llegara a conocimiento de Scott. Pero, entonces, la perfecta línea de fila estaba hecha una lástima. A las 23,33, Scott creyó que había lle-



El Duncan, **desrtuctor norteamericano hundido en Cabo Esperanza.**

gado el momento de efectuar un barrido hacia popa, y ordenó invertir el rumbo..., pero se le ocurrió hacerlo mandando una contramarcha a sus tres buques de cola y ordenando a los tres destructores acelerar la marcha y desfilar a lo largo de la línea para ocupar la nueva cabeza. Así, en el instante de recibir el avistamiento vital del *Helena*, a las 23,40, el *Fahrenholt*, el *Duncan* y el *Laffey* se habían interpuesto entre él y los japoneses.

La salvación del honor norteamericano dependió en gran manera de mucho "ojo tuerto" nelsoniano, que arrancó la decisión de manos del asombrado Scott. El *Helena* abrió fuego a las 23,46, siendo imitado por los demás cruceros, cogiendo totalmente por sorpresa a la fuerza de Goto. El *Fubuki* se fue a pique, el *Aoba* y *Furutaka* quedaron malamente averiados (este último acabó hundiéndose) y el *Kinugasa* y *Hatsuyuki* cayeron a babor y se lanzaron directamente sobre el *Duncan* que había logrado un contacto y se había separado para trabar combate él solo. El *Duncan* pagó cara su temeridad, al ser reducido a ruinas por el *Kinugasa* y el *Hatsuyuki* y hundiéndose después. Tal era la confusión que tuvo que sufrir el fuego de los propios cruceros de Scott, que tiraron sobre él con tanto entusiasmo como los japoneses.

Lo mismo le ocurrió al *Fahernholt*, al emprender Scott una desordenada caza hacia el Noroeste. Tuvo la mala fortuna de encontrarse entonces en la línea de tiro de los cruceros norteamericanos, que escupían fuego por todos sus cañones sobre los japoneses en retirada. A media noche, Scott ordenó alto el fuego pero, de nuevo, no todos los barcos se enteraron y el combate continuó. El *Aoba* y el *Kinugasa* centraron al *Boise* y lo destrozaron con sus salvas, obteniendo un impacto en el pañol de municiones de proa del que escapó por milagro. Por fin, Scott, muy satisfecho, rompió el contacto a las 00,20, para reagrupar a sus dispersas fuerzas. Los norteamericanos no aprendieron la lección; creyendo que habían echado a pique cuatro cruceros y cuatro destructores, cuando en realidad los japoneses sólo habían perdido el *Furutaka* y el *Fubuki* y tuvieron que retirar el *Aoba* con graves averías. La única pérdida total norteamericana fue el *Duncan*, aunque el *Fahrenholt* y el *Boise* quedaron con averías tan serias, por lo menos, como el *Aoba*. Teniendo en cuenta la rapidez con que los japoneses se rehicieron después de la sorpresa inicial, la fuerza norteamericana no tenía ninguna base para estar satisfecha de todo aquel asunto tan embrollado.

Por entonces, la batalla de Guadalcanal en tierra, se estaba acercando a un nuevo momento crítico. Los japoneses intentaban nada menos que neutralizar completamente la pista aérea —ya conocida como "Henderson Field"—. Este propósito fue materializado las tres noches posteriores al combate de cabo Esperanza por medio de abrumadores bombardeos navales. Por el *Kongo* y el *Haruna* (noche del 13 de octubre); por el *Chokai* y *Kinugasa* (14 de octubre), y por el *Myoko* y el *Maya* (15 de octubre). El plan era lanzar un asalto terrestre para invadir la batida posición norteamericana mientras la Flota Combinada —cinco portaviones, cuatro acorazados, 14 cruceros y más de 30 destructores— mantenían el cerco por la parte de la mar y enviaba aviones en vuelo a Henderson Field tan pronto como lo recuperaran los soldalos de Hyakutake. Confiaban en que el aerodromo caería el 22 de octubre.

El objetivo de toda la porfiada lucha: «Henderson Field», el aeródromo en construcción en Guadalcanal.

Pero Henderson Field no cayó el 22. Todos los ataques japoneses fueron sañudamente rechazados y, el día 26, los "Marines" seguían firmes en su puesto. Y, entonces, ya iban de camino los auxilios. En tanto duró la reparación del *Enterprise*, el número de portaviones en el Pacífico Sudoeste había quedado reducido a uno: el *Hornet*. Pero ahora volvía a entrar en juego el *Enterprise*. Se estaba preparando otro choque de portaviones que tendría como trofeo la posesión de Guadalcanal.

El retorno del *Enterprise* (con la espléndida propina del nuevo acorazalo *South Dakota)* era como una amnistía en el último momento de la que los norteamericanos sacaron todo el provecho posible. La situación tenía un raro parecido con la de la víspera

Un torpedo-bombardero «Kate», en una pasada sobre un crucero norteamericano durante la Batalla de Santa Cruz.

de Midway: dos portaviones norteamericanos frente a cuatro japoneses, una batalla decisiva en puertas y, la suerte de toda la campaña del Pacífico en la balanza. Y la propia batalla de Santa Cruz (llamada así por el archipiélago que se encuentra en los confines orientales de las Salomón) se desarrolló el 26 de octubre de una manera muy semejante. Las fuerzas operativas norteamericanas números 16 y 17, bajo el mando del contraalmirante Thomas B. Kinkaid, perdieron el portaviones *Hornet* y el *Enterprise* quedó averiado de tanta gravedad que tuvo que retirarse a Noumea a reparar. Por el lado japonés, quedaron malparados el *Shokaku, Zuikaku* y *Zuiho* y, los grupos aéreos de los dos portaviones indemnes —*Hiyo* y el nuevo *Junyo*— sufrieron unas pérdidas tan espantosas que la flota de Nagumo quedó con menos de 100 aviones en estado de servicio. Santa Cruz volvió a neutralizar temporalmente las dos flotas de portaviones enemigas y, ambos bandos proyectaron enormes refuerzos, con apoyo de acorazados, que hicieran inclinarse la balanza a un lado u otro.

De ello resultaron nuevos y tremendos combates nocturnos que, a falta de mejor nombre, se han llamado "Primero y Segundo Guadalcanal" (ambos acaecieron en el mismo "campo de batalla" que el primer encuentro de la isla Savo del pasado agosto y el lugar recibió el nombre de "Ironbottom Sound" —rada de fondo de hierro— a causa del gran número de barcos que allí se hudieron-. La primera acción se desarrolló la noche del 12 de noviembre. Cinco cruceros norteamericanos *(Atlanta, San Francisco, Portland, Helena* y *Juneau)* con ocho destructores, se enfrentaron con dos acorazados *(Hiei* y *Kirishima),* un crucero ligero *(Nagara)* y seis destructores. Se reprodujeron los mismos defectos que afligieron a los norteamericanos en la isla Savo y en cabo Esperanza: líneas de fila que se van de la mano, fallos en la transmisión de

Acorazado Kirishima.

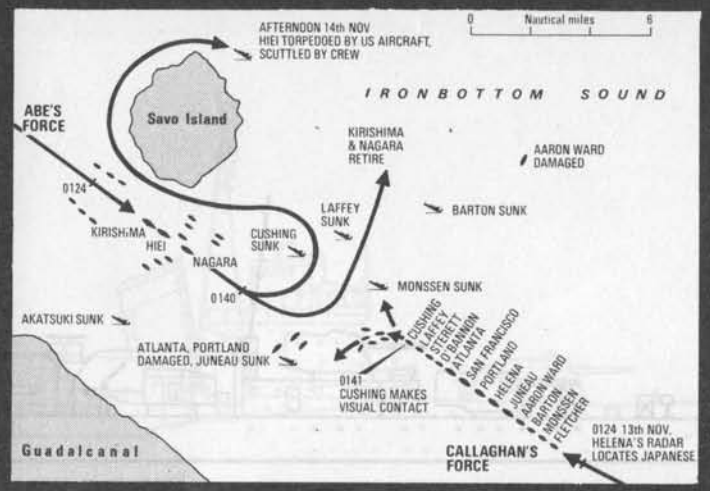
contactos y órdenes erróneas basadas en defectuosas apreciaciones y, encima, no obedecidas. Los norteamericanos perdieron el *Juneau* y los destructores *Cushing, Laffey, Barton* y *Momssen;* los japoneses, el destructor *Akatsuki* y el acorazado *Hiei* que se arrastró fuera de combate con numerosos impactos de artillería, siendo posteriormente atacado repetidamente por aviones norteamericanos el día 13, y al final tuvo que ser hundido por su propia dotación.

Aún así, los japoneses se negaron a abandonar sus intentos de aplastar Henderson Field de nuevo, y el resultado fue el "Segundo Guadalcanal" dos noches más tarde. En esta ocasión, los norteamericanos les esperaban con dos acorazados *(Washington* y *South Dakota),* mientras que los japoneses no tenían más que el *Kirishima,* tras la pérdida del *Hiei.* Pero los dos acorazados norteamericanos no tenían más apoyo que cuatro destructores, mientras que los japoneses contaban con el *Atago, Takao, Nagara, Sendai* (cruceros) y nueve destructores. En este segundo caótico y encarnizado encuentro, los japoneses perdieron el *Kirishima* y el destructor *Ayanami* a cambio de los destructores norteamericanos *Walke, Preston* y *Benham.*

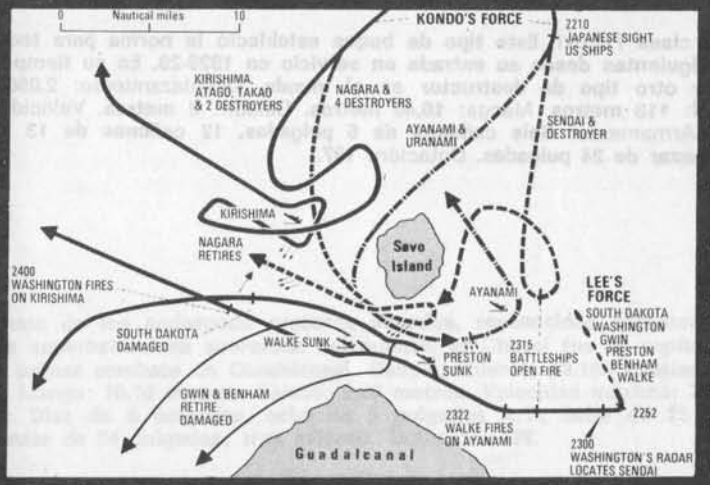
Por muy soberbia que hubiera sido su actuación en todas y cada una de las acciones empeñadas desde la iniciación de la campaña, la flota de combate del Japón no podía hacer nada más para oponerse a la marea en Guadalcanal. Las pérdidas acumuladas de los últimos tres meses y medio habían sido excesivas. La flota de portaviones japonesa volvía a estar reducida a la impotencia. Las pérdidas totales de acorazados representaban la desaparición de una flota entera de tiempo de paz. El Decimoséptimo Ejército de Hyakutake no había abandonado todavía su empeño en busca de la victoria en Guadalcanal, pero al no poder garantizar la Flota Combinada la supremacía en los accesos marítimos de la isla en las horas diurnas, las tropas japonesas estaban en idéntica postura que el Sexto Ejército alemán en la bolsa de Stalingrado; clavadas al terreno, con su línea de aprovisionamiento cortada y condenadas a la asfixia.

Después del "Primer y Segundo Guadalcanal" sólo las fuerzas ligeras japonesas mantuvieron los menguados aprovisionamientos con el "Tokio Express", mandado como siempre por Tanaka "el Tenaz". Después de la retirada de la Flota Combinada de Rabaul a Truk, ya no era posible hacer pasar convoyes lentos por el "Slot" hasta Guadalcanal..., pero el 30 de noviembre Tanaka se hizo a la mar con ocho destructores en un valeroso intento de desfilar frente a las playas de desemabrco de Tasafaronga, lanzando barriles flotantes, llenos de provisiones, que pudieran ser recogidos desde tierra. Esperándole estaban cinco cruceros y seis destructores; pero, una vez más, su torpeza táctica fue causa de que los norteamericanos sufrieran un desastre. Los destructores de Tanaka, que habían sido detectados por el radar, pudieron ser atacados fácilmente mientras estaban ocupados lanzando sus barriles de aprovisionamiento. En lugar de eso, la línea americana abrió el fuego y reveló su posición por los fogonazos de su artillería, en vista de lo cual, Tanaka hizo caer simultáneamente a sus destructores como a un pelotón de soldados en el campo de instrucción y desencadenó un devastador ataque con torpedos "Long Lance", que echaron a pique al *Northampton* y dejaron listos para entrar en astilleros al *Pensacola, Minneapolis* y *New Orleans.* Los destructores de Tanaka se lanzaron por el "Slot", sin más pérdidas que la del *Takanami,* destrozado por el fuego de artillería y hundiéndose.

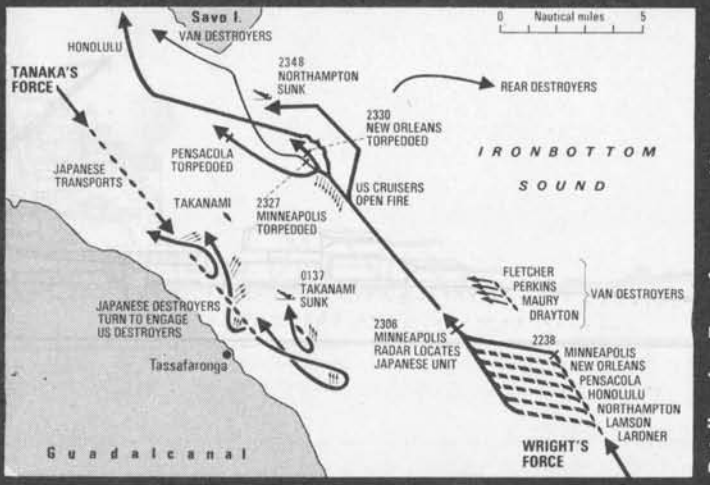
Tassafaronga fue el último triunfo japonés en la Campaña de Guadalcanal, pero como todo el resto de sus éxitos tácticos fue una futil victoria. A fines de diciembre de 1942, los japoneses se dieron cuenta de que ya no era posible recuperar Guadalcanal. Entonces, la misión del "Tokio Express" cambió radicalmente: evacuar los detrictos humanos a que se había quedado reducilo el Ejército de Hyakutake superviviente de aquella campaña infernal. Los tres últimos viajes del "Tokio Express" tuvieron lugar en enero de 1943 y en ellos evacuaron de Guadalcanal 12.000 hombres. El 9 de febrero había terminado la evacuación. Había cesado el suplicio de Guadalcanal.



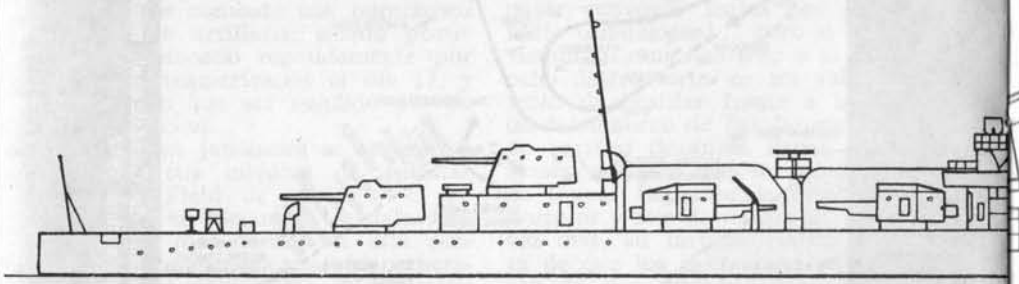
Batalla de Guadalcanal, madrugada del 13 noviembre 1942.



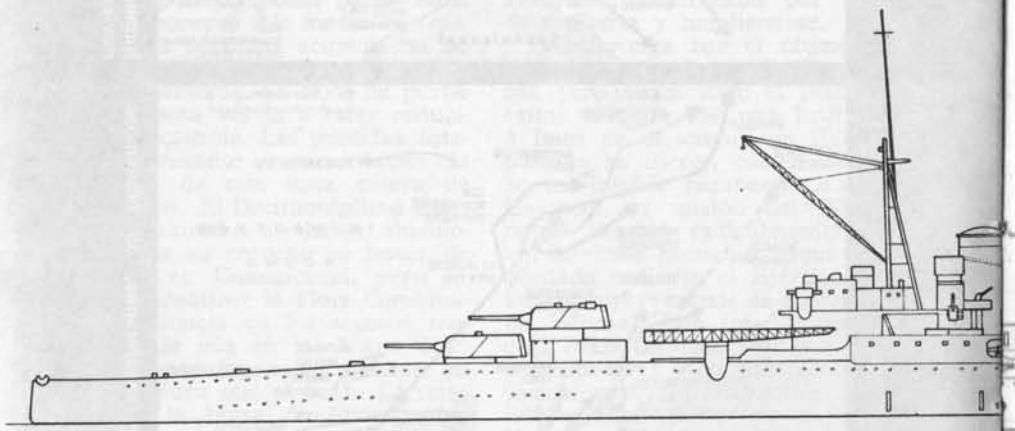
Batalla de Guadalcanal, noche del 14-15 de noviembre 1942.

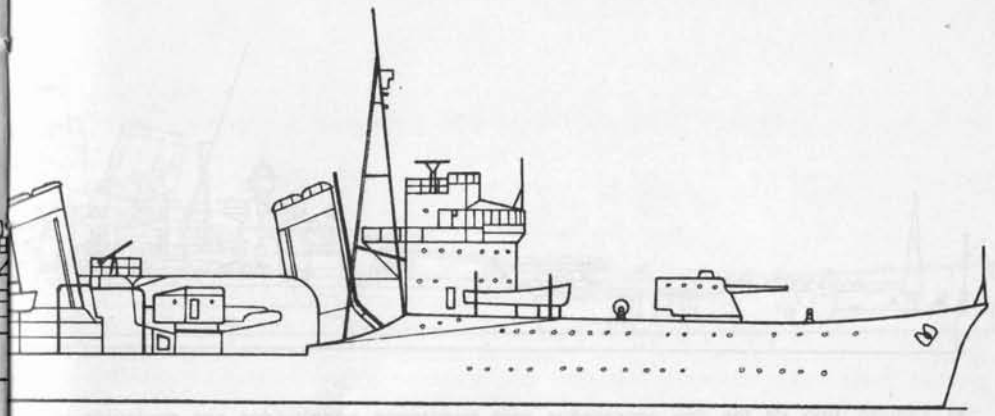


Batalla de Tassafaronsa, 30 noviembre 1942.

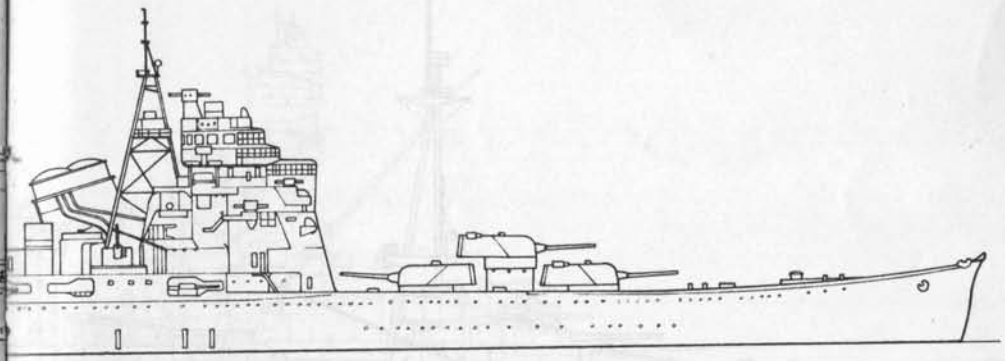


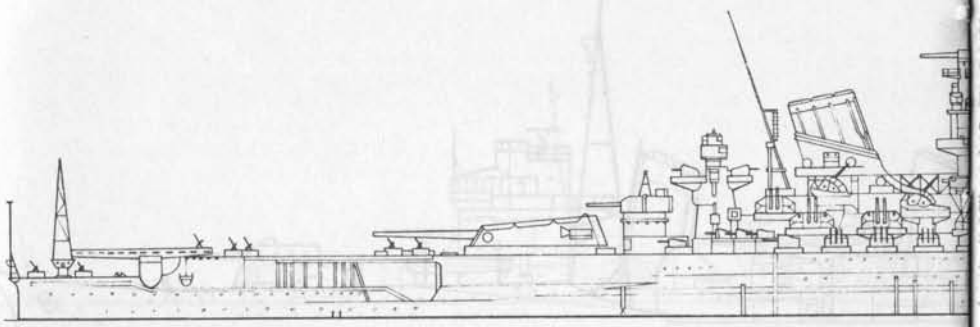
Destructor clase Fubuki. **Este tipo de buque estableció la norma para todos los destructores siguientes desde su entrada en servicio en 1928-29. En su tiempo superaron a cualquier otro tipo de destructor en el mundo.** Desplazamiento: **2.090 toneladas.** Eslora total: **118 metros.** Manga: **10,40 metros.** Calado: **3 metros.** Velocidad máxima: **34 nudos.** Armamento: **Seis cañones de 6 pulgadas, 12 cañones de 13 mm., nueve tubos de lanzar de 24 pulgadas.** Dotación: **197.**



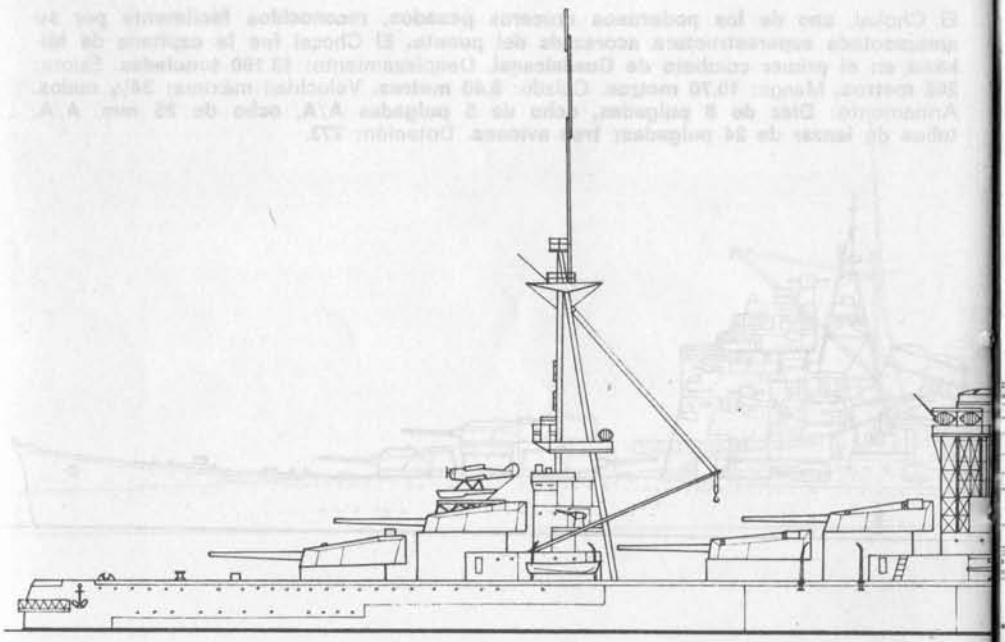


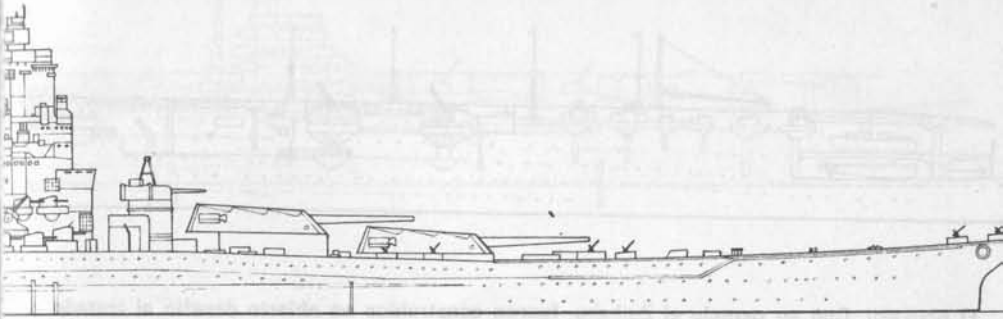
El Chokai, **uno de los poderosos cruceros pesados, reconocidos fácilmente por su amazacotada superestructura acorazada del puente. El** Choçai **fue la capitana de Mikawa en el primer combate de Guadalcanal.** Desplazamiento: **13.160 toneladas.** Eslora: **202 metros.** Manga: **10,70 metros.** Calado: **6,40 metros.** Velocidad máxima: **34¼ nudos.** Armamento: **Diez de 8 pulgadas, ocho de 5 pulgadas A/A, ocho de 25 mm. A/A, tubos de lanzar de 24 pulgadas; tres aviones.** Dotación: **773.**



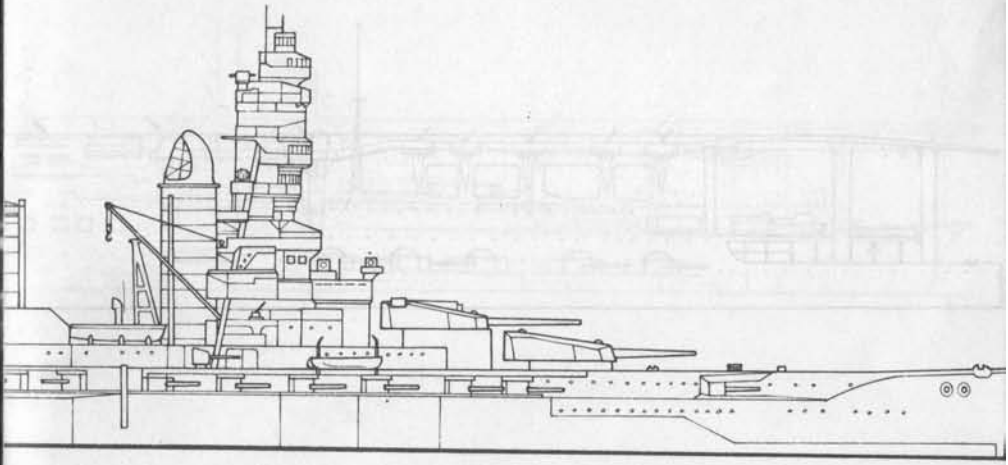


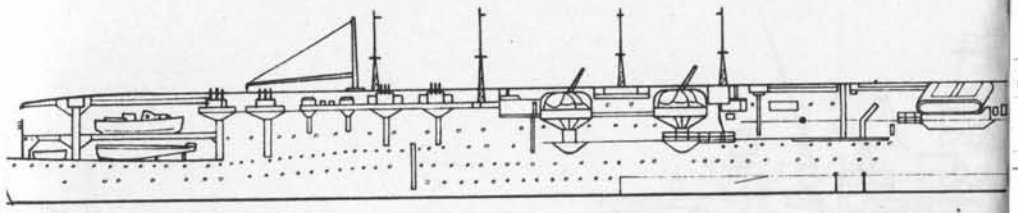
El Yamato, **uno de los dos acorazados más poderosos construidos por cualquier potencia naval. Con su gemelo el** Musashi **fueron clasificados como «superacorazados» cuya artillería principal disparaba una andanada con un peso de proyectiles enorme. Pero demostraron ser tan anticuados como un fósil en la era de los modernos ataques con aviones de los portaviones.** Desplazamiento: **71.659 toneladas a plena carga.** Eslora: **268 metros entre perpendiculares.** Manga: **39 metros.** Calado: **10,65 metros.** Velocidad: **27½ nudos.** Coraza: **Cintura principal de 40,6 cm.; cubierta, 17,8 cm.; torres, de 50 a 63 cm.** Armamento: **Nueve de 18 pulgadas, doce de 6,1 pulgadas; doce de 5 pulgadas A/A, catorce de 13 mm.; seis aviones.** Dotación: **2.500.**



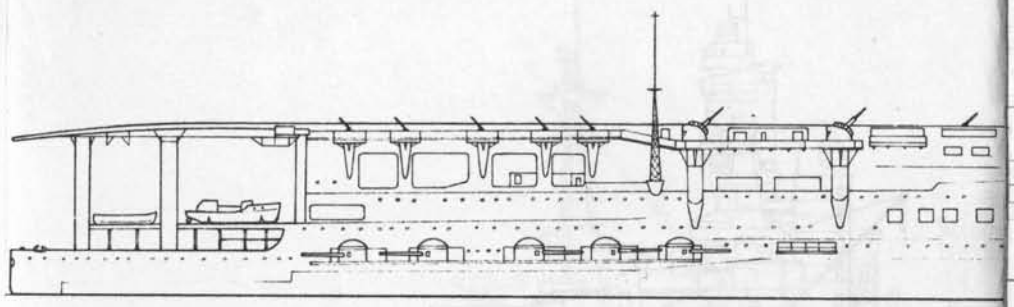


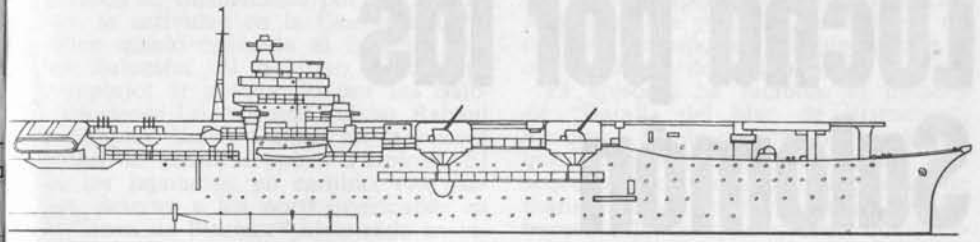
El Ise **en su aspecto anterior a la conversión en acorazado-portaviones. Con su gemelo el** Yamashiro **fueron puestos en grada durante la Primera Guerra Mundial. Al entrar en servicio fueron de los acorazados más potentes del mundo.** Desplazamiento: **35.800 toneladas.** Eslora total: **215 metros.** Manga: **33 metros.** Calado: **9 metros.** Velocidad: **25¼ nudos** Coraza: **Cintura principal, 20 a 30 cm.; torres, 20 a 30 cm.; cubierta, 4,4 a 6,35 cm.** Armamento: **Doce de 14 pulgadas, dieciséis de 5,5 pulgadas A/A, veinte de 25 mm. A/A; tres aviones.** Dotación: **1.376.**



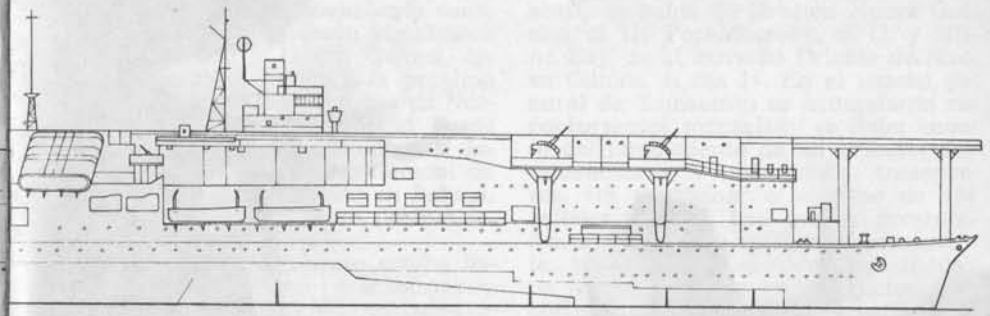


El Shokaku. **Con su gemelo el** Zuikaku, **fueron construidos en abierto desafío al tratado de limitación de armamentos navales. Formaron la división puntera de portaviones de la Flota Combinada japonesa. Veteranos del ataque a Pearl Harbour en diciembre de 1941, escaparon de la catástrofe de Midway a causa de los daños que habían recibido en el combate del Mar de Coral.** Desplazamiento: **25.657 toneladas.** Eslora total: **269 metros.** Manga: **26 metros.** Calado: **8,8 metros.** Velocidad: **34 nudos.** Armamento: **Quince de 5 pulgadas, treinta y seis de 25 mm.; 85 aviones.** Dotación: **1.660.**



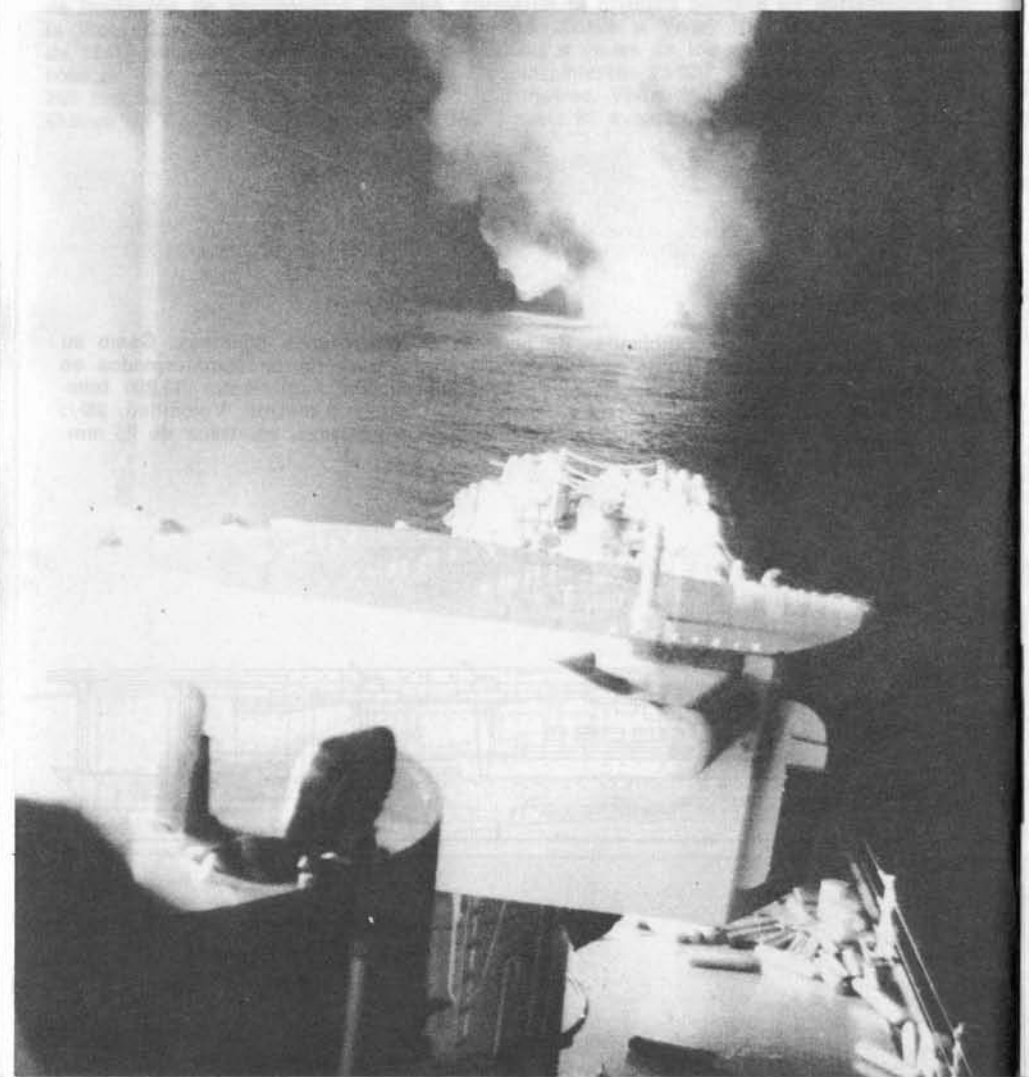


El Kaga, **uno de los dos «ancianos» de la flota de portaviones japonesa. Como su gemelo el** Akagi, **nacieron como cascos de acorazado, pero fueron transformados en portaviones después del Tratado Naval de Washington.** Desplazamiento: **38.200 toneladas.** Eslora total: **246 metros.** Manga: **33 metros.** Calado: **9 metros.** Velocidad: **28 1/2 nudos.** Armamento: **Diez de 8 pulgadas, dieciséis de 5 pulgadas, veintidós de 25 mm. A/A; 90 aviones.** Dotación: **2.019.**



Lucha por las Salomón

Un crucero norteamericano bombardea la isla de Buka la víspera de la Batalla de la bahía de la Emperatriz Augusta.



En los doce meses que siguieron a la pérdida de Guadalcanal por los japoneses, la actividad en la Guerra del Pacífico quedó reducida al forcejeo por las Salomón. El objetivo aliado era complejo: ir avanzando por las Salomón desde Guadalcanal; aislar Rabaul y, limpiar Nueva Guinea de japoneses antes de lanzarse sobre Filipinas. El de los japoneses, en cambio, era simple, detener a los norteamericanos en la "línea de Pleamar" alcanzada en verano de 1942, si es que había de mantenerse la integridal del perímetro defensivo.

Los "saltos de rana" de la isla, era una idea muy conocida por el Alto Mando japonés, que la había empleado en su conquista del "Area Sur". Pero ahora eran ellos los que sufrían aquella táctica y no tenían el tiempo a su favor. A medida que iban transcurriendo los meses los americanos reforzaban su poderío naval y anfibio con más barcos, más aviones y más hombres. Era la desastrosa realización de la pesadilla del almirante Yamamoto. Habían sido desoídas sus advertencias sobre la capacidad de resistencia, la energía v los recursos de los norteamericanos y ahora era él quien estaba obligado a hacer todo lo posible para detener el chaparrón que se le venía encima.

Yamamoto tuvo que pensar en lo apremiante de la situación al tomar las tropas norteamericanas las islas Rusell, sesenta millas más cerca de Rabaul, el día 21 de febrero, cuando todavía no había transcurrido una quincena de la ocupación de Guadalcanal. Temiendo que aquel movimiento anunciara un avance en tenaza simultáneo por Guadalcanal y Nueva Guinea, decidió asegurar el frente más próximo a Rabaul y reforzar las tropas de Nueva Guinea. Yamamoto ordenó desde su base de Truk, al vicealmirante Janichi Kusaka, Comandante General de la Flota de la Zona Sudeste en Rabaul, que enviara lo más pronto posible refuerzos a Nueva Guinea.

El último día de febrero estaba listo el convoy de siete transportes y un carbonero, con 7.000 soldados a bordo y una escolta de ocho destructores. Se hizo a la mar el 1 de marzo y entró en el mar de Bismarck por el estrecho de Vitiaz, rumbo al desastre. Repetidos ataques aéreos, iniciados el 2 de marzo, con Fortalezas Volantes en vanguardia, machacaron a los barcos japoneses. En el transcurso de un día y medio, hundieron todos los transportes sin dejar uno y cuatro de los destructores.

El episodio ha recibido el nombre de "Batalla del Mar de Bismarck", aunque a fin de cuentas no fuera más que un ejercicio de bombardeo real sobre blancos vivientes, que ponían de manifiesto la vulnerabilidad de los barcos a los ataques aéreos. Los bombarderos lograron un gran éxito con la táctica de "bombaredo de rebote" *(skip-bombing)*, consistente en volar a baja altura y hacer que la bomba diera en el costado de los buques después de rebotar sobre el agua.

La reacción de Yamamoto fue combatir el fuego con fuego. Pensó que si los norteamericanos podían paralizar el tráfico japonés con su potencial aéreo, los japoneses debían emplear su propia fuerza aérea en el Pacífico Sudoeste para impedir la consolidación naval en las Salomón Orientales y en Nueva Guinea. Yamamoto llegó a Rabaul el 3 de abril, en vuelo desde Truk, para tomar personalmente el mando de la nueva ofensiva relámpago aérea japonesa, la "Operación I-GO", desencadenada el 7 de abril.

Con el fin de nutrir las filas de la armada aérea de la "Operación I-GO", Yamamoto sacó 150 aviones de los portaviones de Nagumo, a los que hizo operar desde bases terrestres durante toda la operación. Tuvo así a su disposición más de 300 cazas, bombarderos en picado y bombarderos torpederos. Guadalcanal sufrió un raid el 7 de abril; la bahía de Oro, en Nueva Guinea, el 11; Port-Moresby, el 12, y Milne Bay, en el extremo Oriente de Nueva Guinea, el día 14. En el cuartel general de Yamaomto se acumularon reconfortantes mensajes: se daba cuenta del hundimiento de un crucero, dos destructores y veinticinco transportes, sin mencionar el derribo de 134 aviones aliados. Los partes presentados a Yamamoto estaban enormemente exagerados. Las pérdidas aliadas no fueron más que un destructor, una corbeta, un petrolero de escuadra, dos mercantes y menos de veinte aviones. La proporción de aviones destruidos era desfavorable por tres a uno a los norteamericanos. Fue un Yamamoto totalmente engañado el que ordenó suspender la "Operación I-GO" el 16

Izquierda: **Un destructor japonés esquiva las bombas frente a Bougainville.** Arriba: **Un transporte japonés encuentra su fin durante la Batalla del Mar de Bismarck.**

de abril, creyendo que había obtenido un señalado triunfo. Partió entonces para una visita de inspección a las bases de Buka y Bougainville, las dos más occidentales de la cadena de las Salomón, 200 millas al Este de Rabaul.

Fue el último acto de Yamamoto como Comandante en Jefe de la Flota Combinada, debido a que los descriptadores norteamericanos habían ido siguiendo todos sus movimientos. En cuanto se supo cuál sería la siguiente etapa de Yamamoto, fueron avisados los escuadrones de caza de Guadalcanal..., y el 18 de abril de 1943, el avión de Yamamoto fue interceptado y derribado sobre Bougainville por cazas de largo alcance *P-38*. El cadáver del almirante fue hallado entre los restos carbonizados. Yamamoto fue el único Comandante en Jefe de la Segunda Guerra Mundial que cayera víctima de una emboscada enemiga especialmente preparada (lo más parecido fue el desastroso "Raid Keyes", que no consiguió liquidar a Rommel en noviembre de 1941), y nada demuestra mejor su talla como jefe militar. Los errores de Yamamoto (el más notorio es Midway), tuvieron graves consecuencias. Pero los dos bandos contendientes en el Pacífico sabían que no tenía rival. Para la Armada Japonesa era el más grande de los jefes después de Togo el de Tsuhima. En el campo aliado se le miraba con el más profundo respeto y temor. Ahora había desaparecido y su pérdida se reveló como irreparable. El almirante Mineichi Koga tuvo que recibir el increíble cargo de heredar el mando de Yamamoto.

Nunca hubo duda de cuál sería el siguiente punto que los aliados atacarían en las Salomón: el grupo de Nueva Georgia en las Salomón centrales, consistente en Nueva Georgia propiamente dicha, Kolombangara, Vella, Lavella, Rendova, Vanguni y un puñado de islas menores. La defensa de este grupo era un asunto ejército-armada ,encargado al general Noboru Sasaki y al contraalmirante Minoru Ota. Les ayudaba considerablemente el hecho de que los estados mayores aliados no conocieran casi nada del terreno de Nueva Georgia y sus satélites, y que tuvieron que emplear varias semanas en conocerlo, dando a los japoneses unos tres meses para preparar su defensa. Entre tanto, los

Arriba, izquierda: **El almirante Mineichi Koga, que sucedió a Yamamoto como Comandante en Jefe de la Flota Combinada.** Arriba, derecha: **El derrelicto del** Nagatsuki, **que varó en Kolombangara durante el combate del Golfo de Kula, la noche del 5 al 6 de julio de 1943.** Abajo: **Fortalezas volantes en ruta para un ataque más contra el tráfico de buques japoneses que operaba desde la base naval principal de Rabaul.**

cada vez mayores aeródromos japoneses de Munda (Nueva Georgia) y Vila (Kolombangara) fueron repetidamente bombardeados y cañoneados día y noche. Y desde el principio mismo, los norteamericanos tuvieron que enfrentarse con un conocido enemigo: el "Tokio Express".

El 6 de marzo, una fuerza de bombardeo de tres cruceros norteamericanos con tres destructores, navegaba hacia Vila para cañonearla, cuando sus radares detectaron los ecos de dos barcos. Eran los destructores *Murasame* y *Minegumo*, que habían llevado aprovisionamiento a Vila. Los norteamericanos demostraron entonces lo que habían aprendido de sus errores en los combates de Guadalcanal. El fuego de artillería de los cruceros y los torpederos de los destructores, dirigidos por radar hundieron los dos destructores japoneses en cosa de minutos. Las incursiones nocturnas japonesas sufieron luego más pérdidas a causa de campos de minas astutamente fondeados en las derrotas favoritas del "Tokio Express", que se apuntaron el hundimiento de los destructores *Oyashio, Kuroshio* y *Kagero* en la noche del 7 de mayo.

La batalla de las Salomón centrales empezó con el desembarco en Nueva Georgia de los "Raiders" de Infantería de Marina de Currin, el día 21 de junio. El 2 de julio, los norteamericanos tenían el pie sólidamente asentado en tierra y estaba perfectamente claro que no sería fácil despojarles. Y, lo mismo que en Guadalcanal, las fuerzas navales japonesas reaccionaron prontamente ante la nueva amenaza.

El día 5 de julio, los japoneses realizaron su primer intento en gran escala de reforzar la guarnición de Kolombangara, desde la iniciación de la campaña. El contraalmirante Teruo Akiyama se metió en el "Slot" con una escuadrilla de combate de tres destructores *Niizuki, Tanikaze* y *Suzukaze*. Con ella daba escolta a otros siete destructores, abarrotados de tropas y aprovisionamientos. Los destructores de transporte estaban agrupados en dos destacamentos de tres y cuatro unidades, siendo el plan de Akiyama destacarlos por separado durante una incursión de entrada y salida en el golfo de Kula que se extiende entre Kolombangara y Nueva Georgia. Pero los norteamericanos, lo mismo que

El último empujón de la campaña de las Salomón: los «U.S. Marines» desembarcan en Bougainville.

en Guadalcanal, supieron en seguida que los japoneses se estaban aproximando por el "Slot", y el contraalmirante Ainsworth se dirigió a interceptarles con los cruceros con artillería de seis pulgadas *Honolulu, Helena* y *St. Louis* y cuatro destructores.

Los destructores de Akiyama ejecutaron la primera pasada hacia el interior del golfo de Kula, según lo planeado y el primer grupo de tres destructores de transporte se dirigió a descargar en el fondo del golfo. A las 00,18 del 6 de julio, Akiyama invirtió el rumbo para la corrida final hacia el Norte..., pero la fuerza de Ainsworth cruzaba la boca del golfo con rumbo Oeste para cortarles el paso. A las 01,40, los buques de Akiyama fueron detectados por los radares norteamericanos y la fuerza Ainsworth alteró el rumbo para acortar distancias. Siete minutos después, sin embargo, sus buques fueron avistados por los serviolas japoneses, justo en el momento en que Akiyama acababa de despachar sus cuatro últimos destructores de transporte. Sin dudarlo un momento, el almirante japonés los mandó volver y se dirigió al ataque con sus tres destructores no cargados. Su valentía había de costarle muy cara.

Al cabo de diecisiete minutos de preciso punteo, los cruceros norteamericanos abrieron el fuego todos a la vez, a las 01,57..., pero apuntaron todos al barco de cabeza, el *Niizuki* de Akiyama. El *Niizuki* fue machacado hasta su destrucción, y Akiyama murió, pero los *Tanikaze* y *Suzukaze*, sin ser molestados, lanzaron metódicamente su salva combinada de dieciséis torpedos "Long Lance" al espléndido blanco que ofrecía la perfecta línea norteamericana, y rompieron enseguida el contacto hacia el Oeste. A las 02,24, tres torpedos estallaron en el *Helena*, volándole la proa y echándole a pique en seis minutos.

Entre tanto, los cuatro destructores de transportes que Akiyama había mandado regresar unos minutos antes de su muerte, navegaban hacia el Norte a meterse en la lucha, siendo atacados por la ya desorganizada fuerza norteamericana. Los cuatro destructores —*Amagiri, Hatsuyuki, Nagatsuki y Satsuki*— quedaron bajo el intenso fuego de los cruceros americanos que les "cruzaban la T". Sin embargo, los cuatro se las arreglaron para romper el contacto hacia el Sur, y los cuatro desempeñaron con éxito su misión de desembarcar con gran serenidad. Prosiguieron las escaramuzas en la madrugada del día 6, pero todos los destructores japoneses consiguieron escapar por el "Slot", salvo el *Niizuki* y el *Nagatsuki*, que vararon en la costa después de desembarcar sus tropas, debiendo ser abandonados. Fue una brillante hazaña del arma de destructores de la Flota de combate japonesa: una indudable victoria táctica frente a fuerzas muy superiores, en la que la misión de aprovisionamiento fue cumplida de acuerdo con los planes.

Una semana después, los japoneses realizaron un segundo intento de refuerzo de Kolombangara. Esta vez la fuerza consistía en cuatro destructores transportes, escoltados por otros cinco destructores: *Mikazuki, Yukikaze, Hamakaze, Kiyinami* y *Yugure*. Iba con ellos el crucero ligero *Jintsu*, que había sido insignia de Tanaka y ahora lo era del contraalmirante Shunji Izaki. Ainsworth los estaba esperando con el *Honululu, St. Louis* y el crucero neozelandés *Leander*, más dos escuadrillas de destructores formadas por nueve barcos. A las 00,36 del 13 de julio, fue localizada la fuerza de Izaki por un Catalina en vuelo nocturno. Esta vez, sin embargo, los japoneses contaban con una ventaja más. Se había montado en el *Jintsu* un aparato detector de emisiones radar que permitió a Izaki puntear la derrota básica de la fuerza aliada evitando caer en una emboscada-radar.

Poco después de media noche, Izake envió sus cuatro destructores transportes a desembarcar su carga frente a la costa Oeste de Kolombagara y él se quedó para entablar combate con la fuerza aliada que tenía enfrente. Era una situación tensa. Ainsworth detectó primero a los japoneses a las 01,00, pero estaba decidido a no entablar la acción hasta que sus destructores estuvieran al alcance de lanzamiento de torpedos. No obstante, tenía los cañones de mayor alcance y hubiera podido abrir el fuego antes de quedar dentro del radio de acción de los torpedos "Long Lance" de Izake. Las dos fuerzas se precipitaron una contra otra a una velocidad relativa de más de cincuenta y siete nudos; a las 01,08 los destructores japoneses lanzaron sus "Long Lances", seguidos por los norteamericanos, que lanzaron sus torpedos un minuto después. Y, entonces, a las 01,12, los cruceros de Ainsworth abrieron fuego.

Fue una repetición de lo ocurrido en el golfo de Kula. En los radares norteamericanos sobresalía un eco sobre todos los demás —el que daba la mayor silueta del *Jintsu*— y todos los cruceros norteamericanos dispararon sobre él, reduciéndolo a un casco indefenso en menos de cinco minutos. Cuando Ainsworth ordenó a sus buques invertir el rumbo y arrumbar al Nordeste, uno de los "Lang Lances" alcanzó y averió al *Leander*, más lento en el giro, obligándole a regresar a Tulagi escoltado por dos destructores. El *Jintsu*, destrozado e inmóvil, siguió sufriendo el impacto de más torpelos y cañonazos hasta que, por fin, se hundió a las 01,45. Eentre tanto, los destructores japoneses supervivientes, habían virado hacia el Noroeste para recargar sus tubos de lanzar antes de volver al combate, y Ainsworth se lanzó en su persecución.

En el segundo encuentro de las dos fuerzas en la Batalla de Kolombangara, ambos bandos jugaron sus cartas con un minuto de diferencia, disparando los japoneses su segunda salva de torpedos a las 02,05 y virando los norteamericanos para entablar la acción artillera un minuto demasiado tarde. Tanto el *St. Louis* como el *Honolulu* fueron alcanzados por torpedos en la amura —el *Honolulu* tan gravemente que tuvieron que amputarle después la proa mientras lo mantenían adrizado con gabarras atracadas a su costado—. El destructor norteamericano *Gwin* fue volado y, de nuevo, los destructores japoneses escaparon sin un rasguño habiendo cumplido su misión.

Pero la batalla en tierra de las Salomón Centrales estaba resultando un calco de la campaña de Guadalcanal. A pesar de toda la valentía y la habilidad profesional de las fuerzas navales que se jugaban el tipo en el "Slot", no se podían transportar suficientes refuerzos ni provisiones para contener el avance implacable de las fuerzas norteamericanas. El último de

los grandes ataques japoneses en Nueva Georgia fue rechazado el 17 de julio; trayendo los norteamericanos cuatro nuevos regimientos en la semana siguiente e iniciando su avance definitivo sobre Munda. El 5 de agosto se había abierto paso hacia el aeródromo y la batalla se habían transformado en una serie de operaciones de limpieza. En tal día, el Cuartel General japonés de Bougainville, designó ya tarde dos batallones para su transporte inmediato a Kolombangara. Para llevar a las tropas se designó otro "Tokio Express" de cuatro destructores: *Shigure, Hagikaze, Arashi* y *Kawakaze.*

En esta ocasión, los aliados no tenían cruceros disponibles, por lo que la fuerza que se puso al acecho del "Tokio Express" en el golfo de Vela, entre Kolombangara y Vella Lavella, consistió en seis destructores, en dos secciones de tres, bajo el mando del capitán de fragata F. Moosbruger. Se logró contacto radar con los cuatro destructores japoneses a las 23,23 del día 6, y los destructores de Moosbruger se prepararon para lanzarse al ataque torpedero por secciones. Por vez primera, el arma de destructores norteamericana estuvo a la altura de sus rivales japoneses, permaneciendo pegados a tierra y cogiendo completamente por sorpresa a los barcos japoneses con una salva de torpedos bien dirigida...

El *Kawakaze, Arashi* y *Hagikaze* fueron alcanzados y rematados con artillería. Sólo se salvó el *Shigure,* que rompió el contacto a toda fuerza para librarse del desastre, porque los tres destructores hundidos eran los que transportaban a las tropas; arrastrando al fondo más de 1.500 soldados al hundirse. Fue el desastre que coronó el esfuerzo de los japoneses para contener a los norteamericanos en las Salomón Centrales. Entre el 20 y el 22 fueron avacuadas de Nueva Guinea las últimas fuerzas japonesas y trasladadas a Kolombangara para reforzar la guarnición. Pero no era Kolombangara el siguiente objetivo de Mac Arthur y de Halsey, comandante en Jefe del Pacífico Sudoeste. Tenían la vista puesta en Bougainville, puerta de Rabaul.

En septiembre de 1942 se vio cómo daban fruto los planes aliados. La bajada hacia Boungainville, prevista para el primero de noviembre, fue precedida por dos operaciones de diversión en la semana anterior: la "Goodtime", de ocupación de las islas Mono y Stirling, en las islas del Tesoro, el 27 de octubre, y la operación "Blissful", de desembarco en Choiseul, cruzando el "Slot", el día 28. Finalmente, al amanecer el 1.° de noviembre, tuvo lugar la "Cherryblossom", el desembarco de la 3.ª División de Marines en la bahía de la Emperatriz Augusta, de Bougainville, A pesar de la obstinada resistencia, los desembarcos iniciales proporcionaron una cabeza de playa, pero la noche llegó antes de que la flota de invasión hubiera podido terminar la descarga. Y, abriéndose paso proa a la mar, decidido a destrozar los transportes norteamericanos mientras permanecían al ancla en la bahía de la Emperatriz Augusta, se acercaba el contraalmirante Sentaro Omori, con dos cruceros pesados, dos ligeros y seis destructores.

Cubriendo la fuerza de invasión en la bahía de la Emperatriz Augusta se encontraba el contraalmirante A. S. Merrill con cuatro cruceros nuevos con artillería de seis pulgadas: *Montpelier, Cleveland, Columbia* y *Denver.* Su cortina de destructores consistía en dos escaudrillas de cuatro. Merrill desplegó sus barcos con un amplio arco cerrando la boca de la bahía, con los cruceros en medio y los destructores por proa y popa de aquéllos. Omori, por su parte, adoptó la formación en tres columnas empleada por el desafortunado Goto en cabo Esperanza hacía más de un año. El guía de babor era el *Sendai,* al que seguían los destructores *Shigure, Samidare y Shiratsuyu.* Los cruceros pesados *Myoko* y *Haguro* iban en el centro; el otro crucero ligero, el *Agano,* estaba a estribor con los destructores *Naganami, Hatsukaze* y *Wakatsuki.* El día 2 de noviembre, a las 02,30, apareció el primer contacto en las pantallas de radar norteamericanas. Era la columna de babor japonesa, el *Sendai* y sus tres destructores que, también fueron los primeros en avistar a la línea de Merrill.

Merrill hubiera deseado aguantar el fuego de sus cruceros hasta que sus destructores tuvieran ocasión de atacar con torpedos a gran distancia, pero se lo impidió un avión de exploración japonés, que lanzó una bengala iluminante a las 02,46, alertando a Omori del peligro que corría. Omori no tardó nada en formar en línea de fila desplegando sobre su columna de estribor, pero en cuanto los cruceros norteamericanos se dieron cuenta de este movimiento en las pantallas de sus radares, abrieron el fuego. Lo mismo que en Kula y Kolombangara, eligieron como blanco el eco más claro de la pantalla, tocándole esta vez al *Sendai* atraer el fuego de los cañones de seis pulgadas. En pocos minutos quedó convertido en un derrelicto en llamas. Dos de sus destructores, el *Samidare* y el *Shiratsuyu* se abordaron malamente cuando trataban de librar al crucero y el tercero, el *Shigure,* cayó al Sur para incorporarse a Omori.

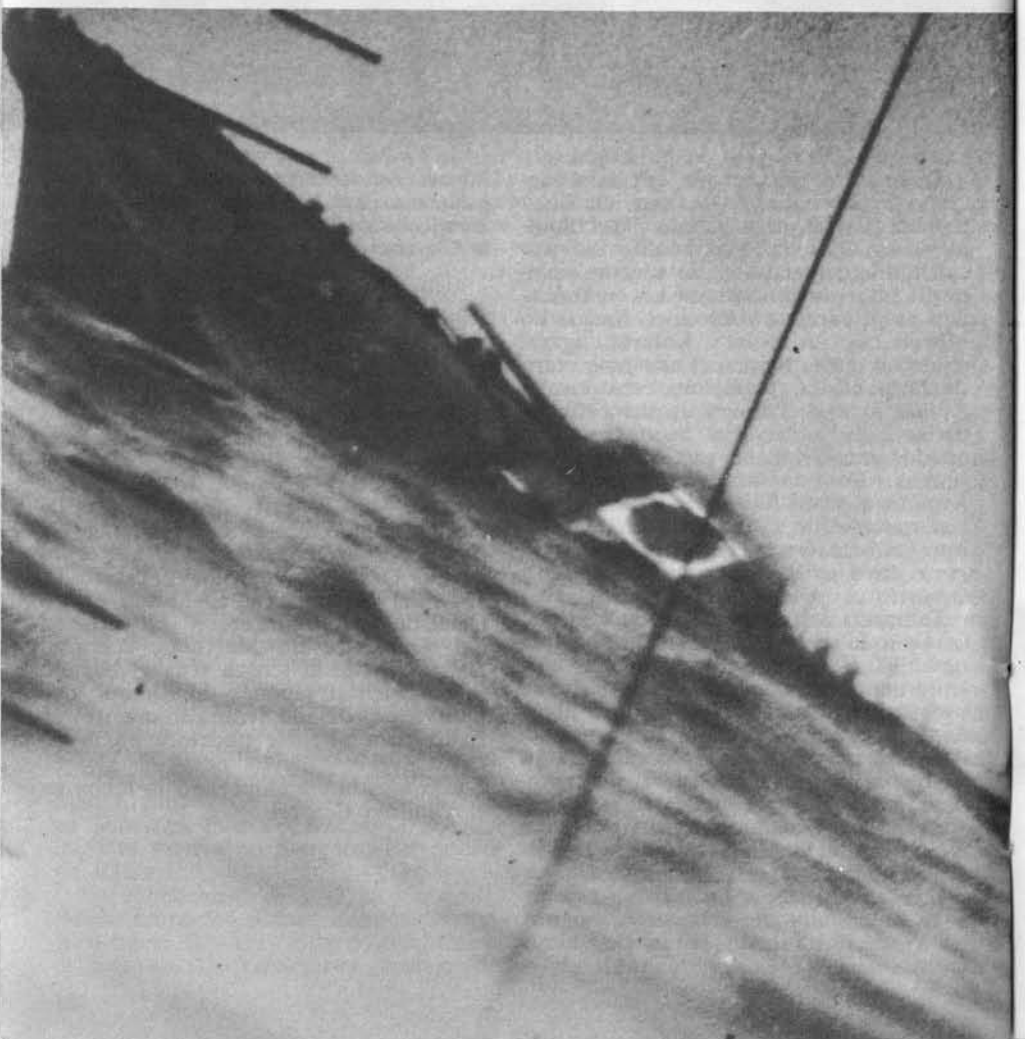
Tampoco le fueron del todo bien las cosas a la columna de estribor japonesa. El *Hatsukaze,* al zigzaguear violentamente para evitar el torrente de proyectiles norteamericanos, fue abordado por *Myoke,* perdió un gran pedazo de la proa y se vio obligado a permanecer al garete fuera del combate lo mejor que pudo. A las 03,37 Omori había recibido lo suyo y rompió el contacto hacia el Noroeste, dejando abandonados a su suerte al *Sendai* y al *Hatsukaze.* La incursión japonesa había sido un fracaso completo: no se perdió ningún barco norteamericano.

Buques de desembarco para carros traen refuerzos para la cabeza de playa norteamericana de Bougainville, en la bahía de la Emperatriz Augusta.

En la bahía de la Emperatriz Augusta se produjo el último intento de la Flota Japonesa de hacer cambiar la corriente de marea en el Pacífico Sudoeste. A los norteamericanos les esperaban meses de rudo combate frente a Bougainville, que no cayó hasta enero de 1944. Para entonces habían cruzado ya el estrecho de Vitaiz y desembarcado en el cabo Gloucester de Nueva Bretaña, cercando a Rabaul por el Oeste. En febrero y marzo de 1944, los desembarcos en Manus en las islas del Almirantazgo y en Emirau del grupo de St. Matthias, cerraron las pinzas de la tenaza tras el bastión Sudoccidental japonés de Rabaul, que pudo ser dejado tranquilamente sitiado para que "se pudriera en la rama".

Con ello había empezado la lucha en el Pacífico Central.

Demasiado con muy poco



Los reveses sufridos por los japoneses en las Salomón y el aislamiento de la importantísima base de Rabaul, representan por sí mismos un hito en la guerra y son, por lo tanto, los comienzos de 1944 un momento apropiado para revistar el estado de la Flota Imperial. ¿Qué fuerza combativa quedaba a los japoneses tras las batallas del Mar de Coral, Midway, Guadalcanal y las Salomón? ¿A cuánto ascendían, en realidad, sus pérdidas? ¿Cuáles eran las posibilidades de reponerlas?

Antes de nada es preciso fijarse en lo que constituye la clave de la guerra del Pacífico: el poder aéreo y los recursos que lo nutren: hombres, aviones y portaviones. En todo, el Japón había sufrido hasta enero de 1944 pérdidas terroríficas e irreparables.

Por lo que a aviones se refiere, seguían dependiendo de los mismos tipos que tan buenos resultados les habían dado en 1941-42: el bombardeo en picado Val de tren de aterrizaje fijo; el bombardero-torpedero Kate, y el legendario caza Zero. La persistencia en aferrarse a aquellos aviones anticuados se debía a las mismas causas y razones por las que los alemanes siguieron fabricando en serie carros anticuados: era la solución más fácil. Buen ejemplo es el caso de los Zero, con la baratura de su construcción, con gran parte de su estructura de madera, pero que en manos de un piloto veterano todavía era un formidable enemigo en el año de 1944.

Lo malo es que en 1944 ya casi no quedaban pilotos veteranos.

A finales de 1943 se habían perdido 7.168 pilotos y tripulantes y 7.096 aparatos, entre aviones de caza, de ataque embarcados, de ataque desde tierra, hidros de caza y otros tipos de hidroaviones. La calidad del adiestramiento era casi nula a causa de las insaciables demandas de nuevos pilotos. Saburo Sakai, as japonés, piloto de Zero, destinado en Omura, Japón, como instructor, convaleciente de graves heridas en la cabeza sufridas en Guadalcanal, cuenta lo siguiente a propósito de la pavorosa degradación de la calidad de la enseñanza en 1943: "¡Todo eran prisas! Nos mandaban que sacáramos los alumnos como fuera, que olvidáramos todo lo que no fuera mantenerse en el aire, disparar y... fuera. Uno a uno, o en grupos de dos o tres, los aviones de adiestramiento se estampaban contra el suelo y se desplomaban salvajemente en el aire. Durante largos y tediosos meses traté de formar aviadores de caza con los muchachos que nos confiaban en Omura. Era una labor desesperante e inútil. Nos faltaban medios, la demanda era excesiva y los alumnos, demasiados."

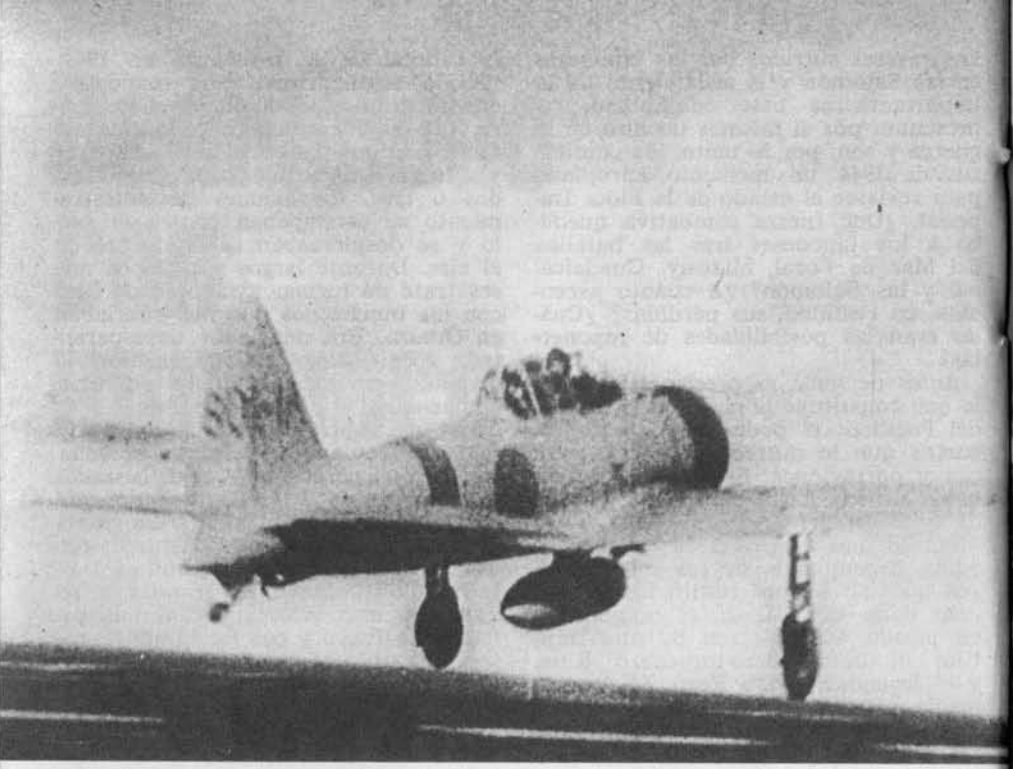
Los que sobrevivieron a aquellos métodos draconianos —y fueron centenares los que perecieron— eran lanzados al combate en aviones anticuados, sin la pericia necesaria para sacar partido de ellos. Y debían enfrentarse con los Hellcats, Avengers, Lightnings, Corsairs, todos ellos más grandes y resistentes, más veloces y con más potencia de fuego y con un blindaje mayor. Era un maligno y mortífero círculo vicioso y, sin embargo, a la aviación de la marina y del Ejército nunca le faltaron reclutas. Pero lo que se necesitaba eran supervivientes: hombres que pudieran vivir lo suficiente para aprender su oficio y enseñárselo a otros.

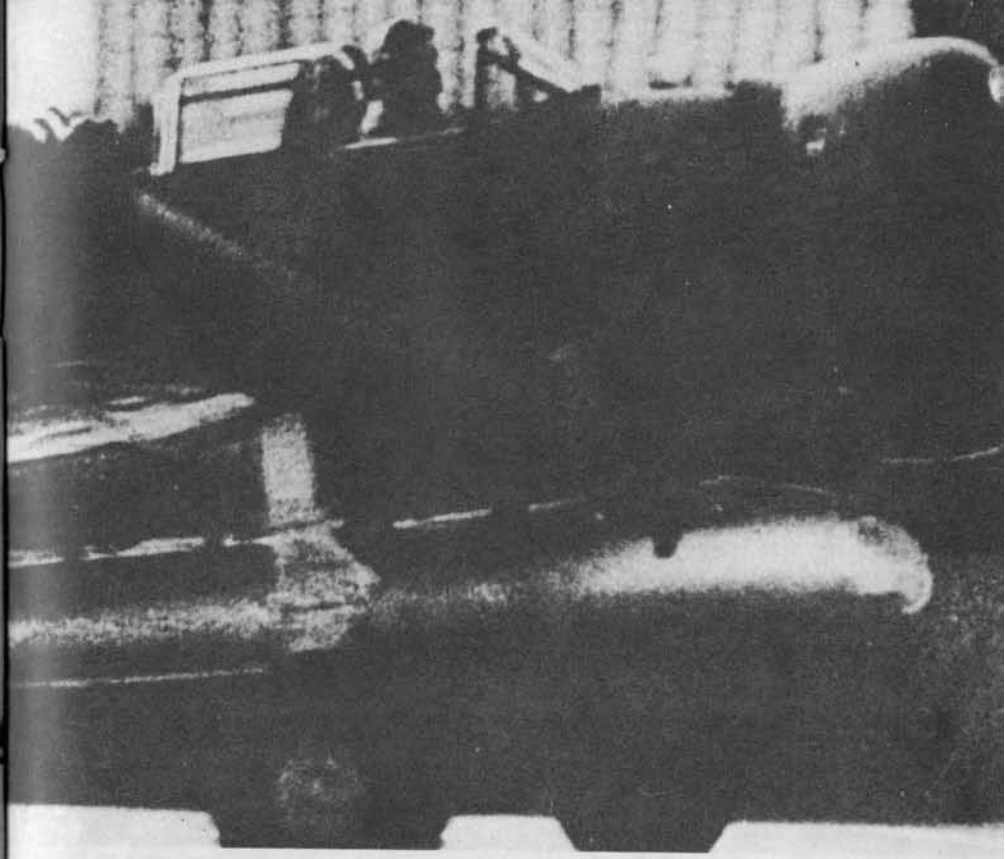
Por si no fuera de por sí bastante mala la crisis de aviones y pilotos, la flota de batalla japonesa padecía una terrible escasez de esos pilares de la guerra del Pacífico, los portaviones.

El *Shoho* (11.262 toneladas, 30 aviones) se había perdido en el Mar de Coral, el *Kaga* (38.200 toneladas, 90 aviones), el *Akagi* (36.500 toneladas, 91 aviones), el *Hiryu* (17.300 toneladas, 73 aviones) y el *Soryu* (15.900 toneladas, 73 aviones), habían sido sacrificados en la Batalla de las Salomón Orientales y, otro portaviones, el *Chuyo* (17.830 toneladas, 27 aviones), había sido torpedeado y hundido en 1943 por el submarino norteamericano *Sailfish*.

En enero de 1944, a la Flota Combinada le quedaba el portaviones de adiestramiento *Hosho* (7.470 toneladas, 21 aviones), los *Shokaku* y *Zuikaku* (25.675 toneladas, 84 aviones), el *Unyo* (17.830 toneladas, 27 aviones), el *Zuiho* (11.262 toneladas, 30 aviones-, los *Taiyo, Hiyo* y *Junyo* (24.140 toneladas, 53 aviones), el *Ryuho* (13.360 toneladas,

El submarino americano Nautilus **echa a pique al destructor** Yamakaze, **otra pieza cobrada por el arma submarina norteamericana.**

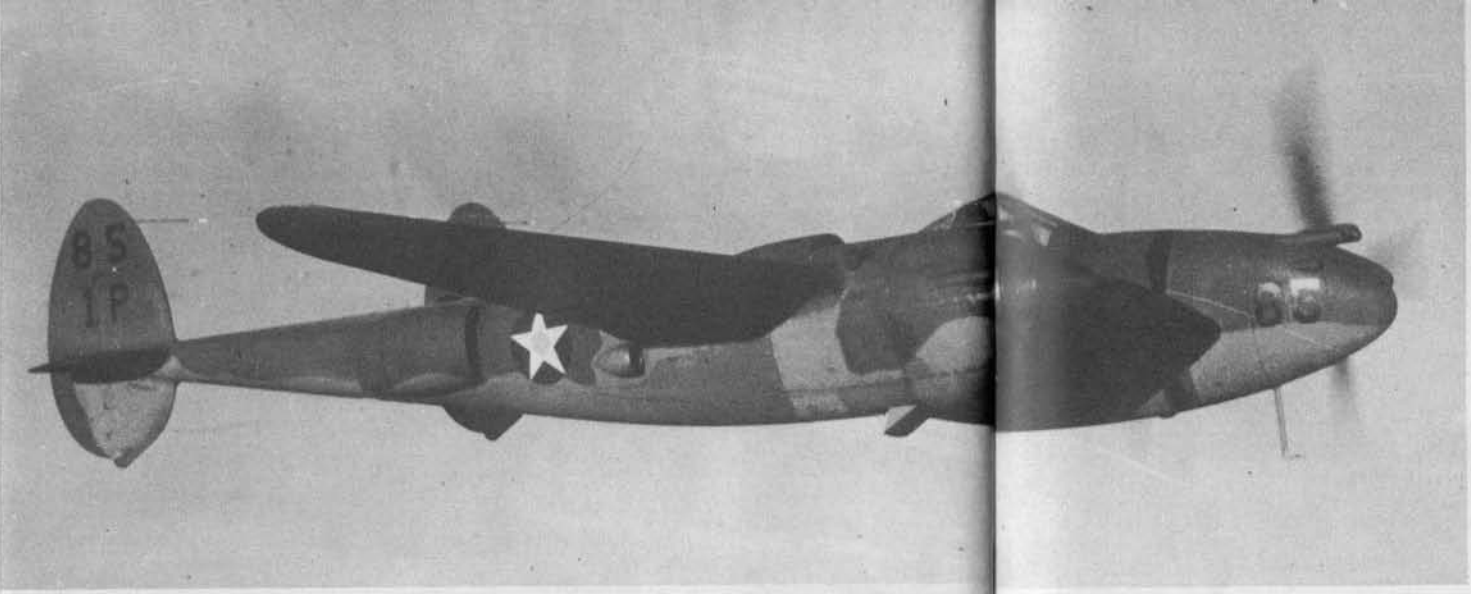




Arriba: **Los siempre listos y fieles guardianes de las fuerzas de portaviones japoneses, los caza Zero**... Abajo: **el bombardero en picado Val y**... Derecha: **El torpedo-bombardero «Kate».**

31 aviones), los *Chitose* y *Chiyoda* (11.190 toneladas, 30 aviones), el *Kaiyo* (13.600 toneladas, 24 aviones) y el *Shinyo* (17.500 toneladas, 33 aviones). Continuaba la construcción del gigantesco *Shinano* (64.800 toneladas, 47 aviones), que se había iniciado como tercero de los superacorazados de la clase *Yamato*, pero que después de Midway se había ordenado transformarlo en portaviones y, también el *Taiho* (29.300 toneladas, 53 aviones).

Estos trece buques podían llevar, entre todos, una fuerza de 525 aviones, pero nunca llegaron ni a acercarse a esta cifra. Tan sólo en la Campaña de las Salomón, la superioridad norteamericana sobre los japoneses fue de de 100 aviones contra 30. La causa primordial eran las dificultades de fabricación. Mientras los Estados Unidos produjeron unos 90.000 aviones de combate en 1943, los japoneses quedaron muy por debajo de 20.000. Pero aún

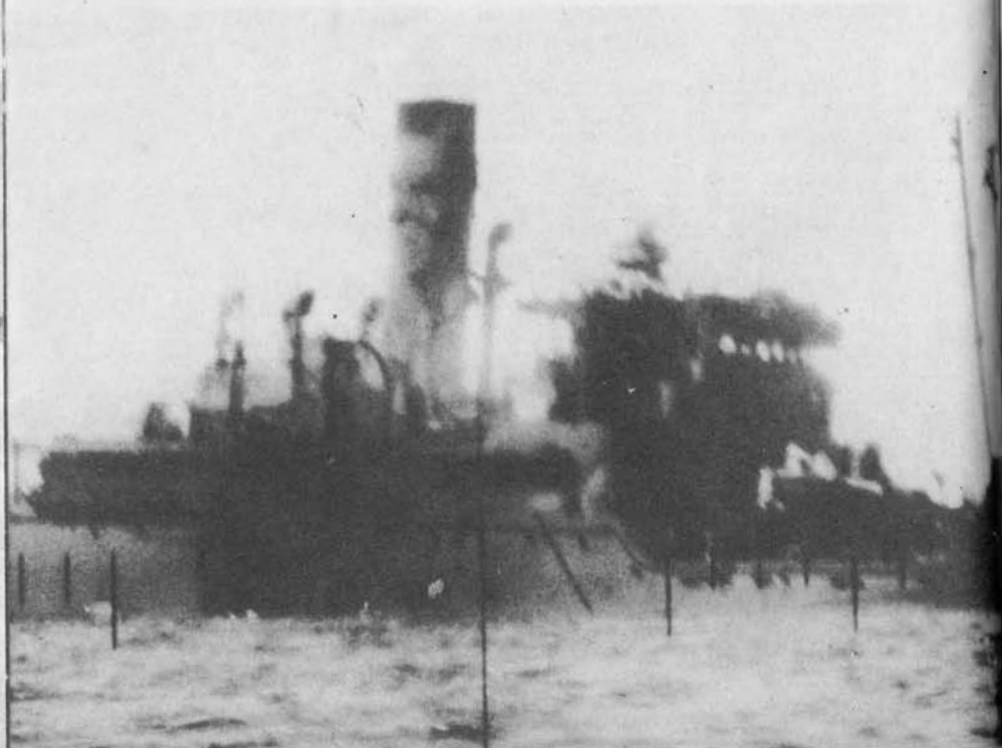


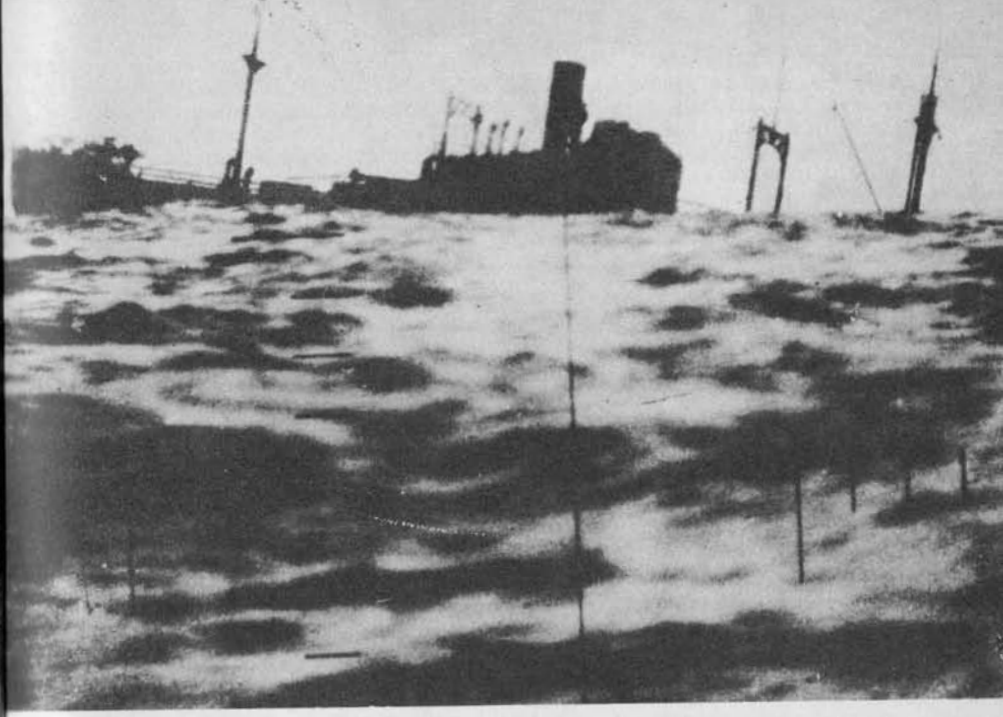
Arriba: **El P-38 Lightning —empleado en la emboscada a gran distancia en la que murió Yamamoto.** Abajo: **Cazas Grumman F6F Hellcat.** Derecha: **Un torpedo-bombardero Avenger.**

más grave fue que, mientras que los grupos aéreos de los portaviones japoneses estaban siempre miserablemente por debajo de su plantilla, las fuerzas de portaviones norteamericanas, en continuo crecimiento, estaban perfectamente cubiertas y todavía les sobraba. Para dar algunos ejemplos: el *Saratoga* (33.000 toneladas) tenía 90 aviones; el *Enterprise* (19.900 toneladas) tenía 100, lo mismo que los portaviones de 27.100 toneladas de la clase *Essex*. En cuanto a las docenas de portaviones ligeros de escolta que entaraban en servicio en la Flota Norteamericana del Pacífico, la mayoría tenía a bordo tantos aviones como sus adversarios japoneses de mayor tonelaje: la clase *Bogue* tenía 21, la clase *Sangamon*, 34 y los *Casablanca*, 28.

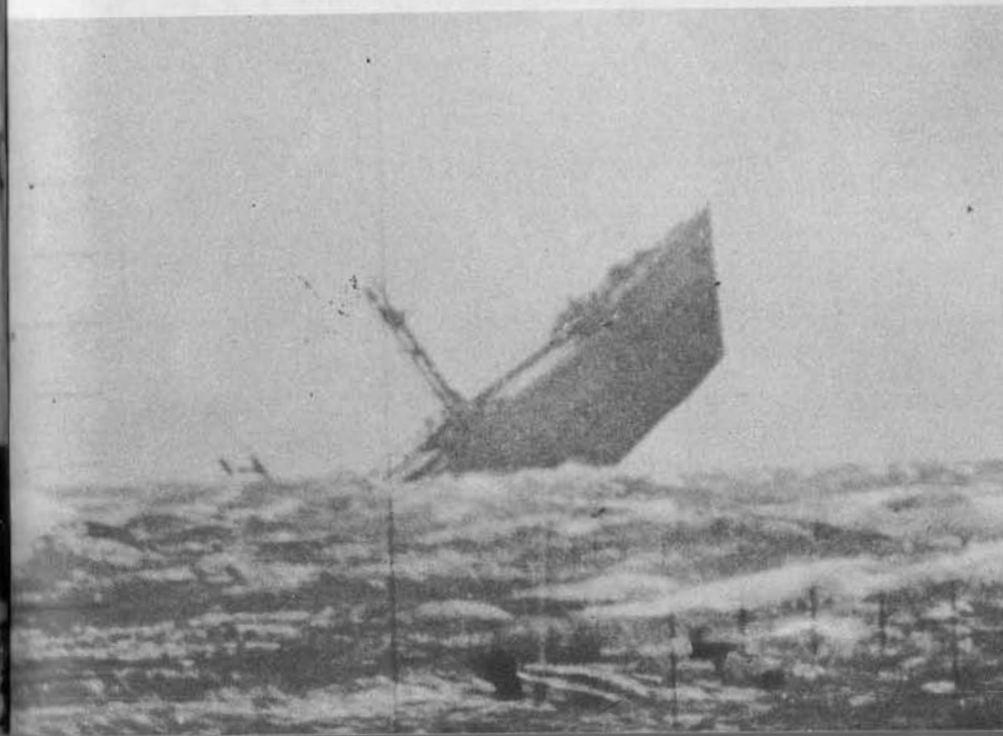
Los días de plenitud de la espléndida fuerza de portaviones de Nagumo, que se llevó por delante todo lo que osó oponerse a su avance, habían pasado a la historia. En enero de 1944, la flota japonesa de batalla había quedado privada de su vital cobertura aérea y había quedado tan indefensa como un caracol fuera de su con-

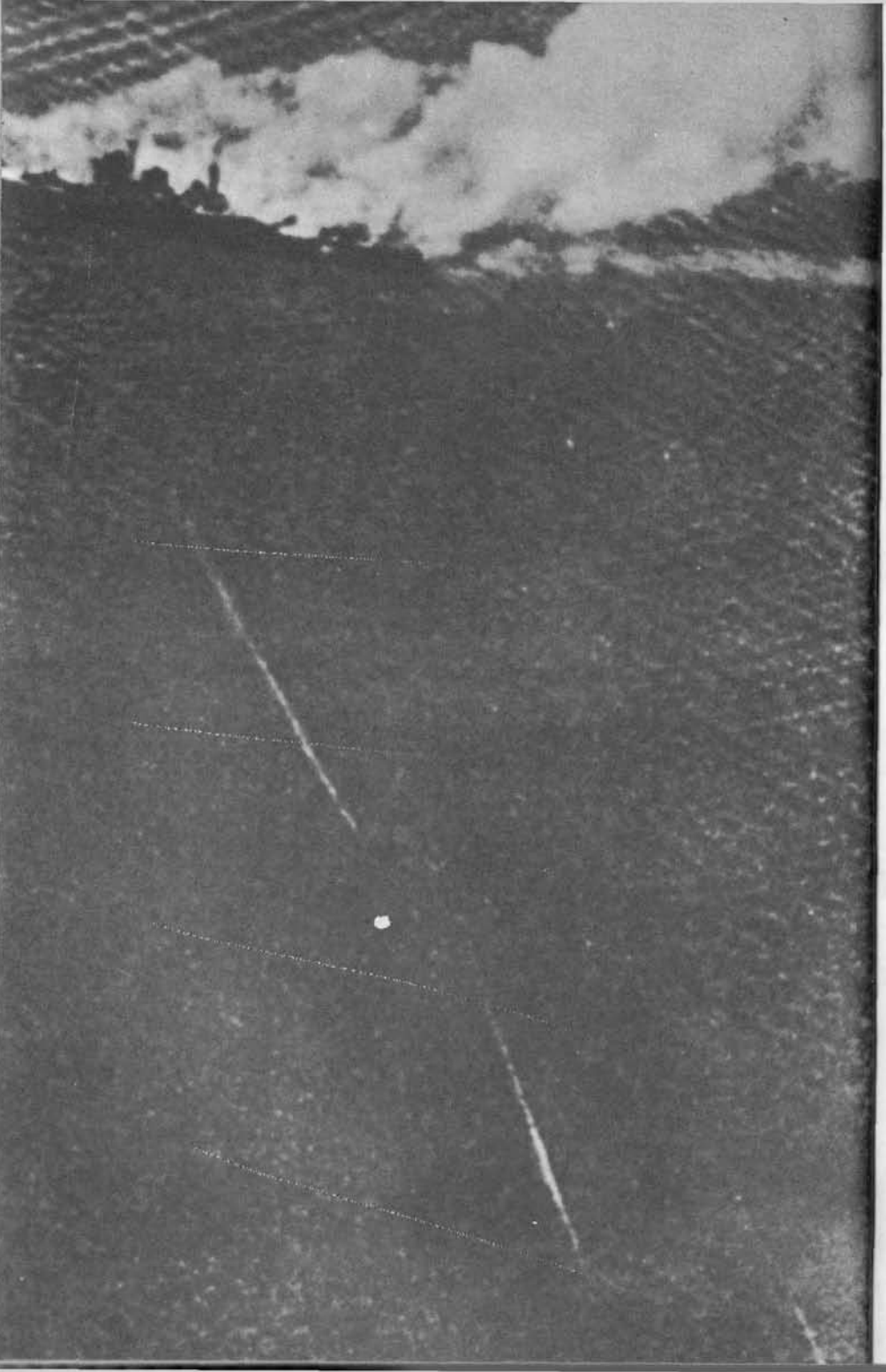
Dos víctimas del submarino norteamericano Seawolf. Arriba: **Un buque de vigilancia japonés**... Abajo... **y un mercante.**





Arriba y abajo: **La flor de la marina mercante japonesa fue destruida por submarinos norteamericanos.**





cha, frente a los ataques aéreos aliados.

Tampoco tardarían en llegar los días en los que los movimientos de la flota se viran cortapisados por la falta de petróleo. El problema tenía dos aspectos. En primer lugar, los pozos y refinerías conquistados en el "Area Sur" en 1941-42, fueron totalmente destruidas por sus antiguos propietarios antes de la llegada de los japoneses y, el tiempo necesario para reparar los daños fue mucho mayor de lo previsto. En segundo lugar, la diminuta flota japonesa era totalmente incapaz de transportar lo necesario para el consumo. Enteramente aparte de otras consideraciones, los "stocks" japoneses de petróleo habían descendido desde 48.900.000 barriles en 1941, a 25.300.000 de barriles en 1943, y, en cualquier caso, los Estados Unidos estaban produciendo 700 veces aquella cantidad.

En cuanto al tonelaje mercante, la ofensiva submarina norteamericana en el Pacífico se incrementaba de un mes para otro. En números redondos, la marina mercante japonesa había sido reducida desde 6.000.000 de toneladas que tuvo en diciembre de 1941, a menos de 5.000.000 de toneladas en diciembre de 1943. Por otra parte, el arma submarina de la Flota Combinada, tampoco podía hacer nada para compensar las pérdidas forzando sus operaciones contra las líneas marítimas aliadas en el Pacífico. Por el contrario, se estaba debilitando de día en día a causa de la eficacia de las técnicas antisubmarinas aliadas. A finales de 1943, habían sido echados a pique cuarenta y tres submarinos japoneses y, desde Pearl Harbour, sólo se habían construido cincuenta y siete. En 1944, las pérdidas de submarinos japoneses fueron todavía más cuantiosas.

No tardaría en llegar el momento en que todas esas terroríficas deficiencias obligarían a los estrategas de la Armada japonesa a caer en la despiadada doctrina del ataque *Kamizake:* aviones suicidas, lanchas rápidas suicidas, torpedos humanos suicidas, con el *leit motiv* de "un hombre un acorazado". Sin embargo, en enero de 1944, la flota de batalla japonesa, aunque muy disminuida en comparación con su entidad anterior, todavía conservaba una ilusión de potencia. Las teorías de Yamamoto aún mantenían su popularidad y se seguía soñando en una Jutlandia del Pacífico —un encuentro decisivo en el que, de alguna manera, pudiera ser reducida a la nada la aplastante superioridad aérea de los norteamericanos—. Estaban muy cerca los tiempos en que se emplearían portaviones sin aviones como cebo para inducir a sus semejantes norteamericanos a alejarse de sus propios buques artilleros y proporcionar así una ocasión a los acorazados japoneses. Porque, a pesar de todas las pérdidas, del desgaste constante y del agotamiento de los recursos naturales imprescindibles para llevar a cabo una guerra naval de aquella magnitud, la médula de la fuerza naval japonesa, la línea de batalla tradicional, era todavía muy fuerte. Una catástrofe inexplicable —seguramente la explosión espontánea de los pañoles de municiones— produjo la voladura del *Mutsu* en junio de 1943, pero aún así, la flota tenía todavía nueve acorazados, entre los que se contaban los formidables *Yamoto* y *Musashi.* Aunque ahora parezca inconcebible, y ya lo era entonces, a la luz de las claras lecciones que la guerra había enseñado desde Pearl Harbour al Almirantazgo japonés seguía tenazmente aferrado a su manía de los acorazados. Persistía la esperanza de que algún día, de algún modo, podría atraerse a la flota norteamericana hacia su perdición bajo el fuego aplastante de los poderosos cañones japoneses.

Pero, aún en el caso de que se pudiera lograr, ¿dónde sería? El término de la Campaña de las Salomón sólo sirvió para aumentar las dificultades de los japoneses. El acortamiento del perímetro no les facilitó la defensa. Al contrario, obligó al Japón a lo que podríamos llamar "guerra en dos frentes", puesto que una vez hecha la limpieza de Nueva Guinea y habiendo aislado a Rabaul, los aliados podían elegir entre dos caminos: empezar el avance hacia el Japón pasando primero por las Filipinas, o convertir en realidad el sueño dorado, tanto tiempo acariciado, de avanzar directamente a través del Pacífico Central.

Una salva de tres torpedos trazan su estela en el agua para acabar un buque japonés de guerra averiado frente a las Filipinas.

Retorno a las Filipinas

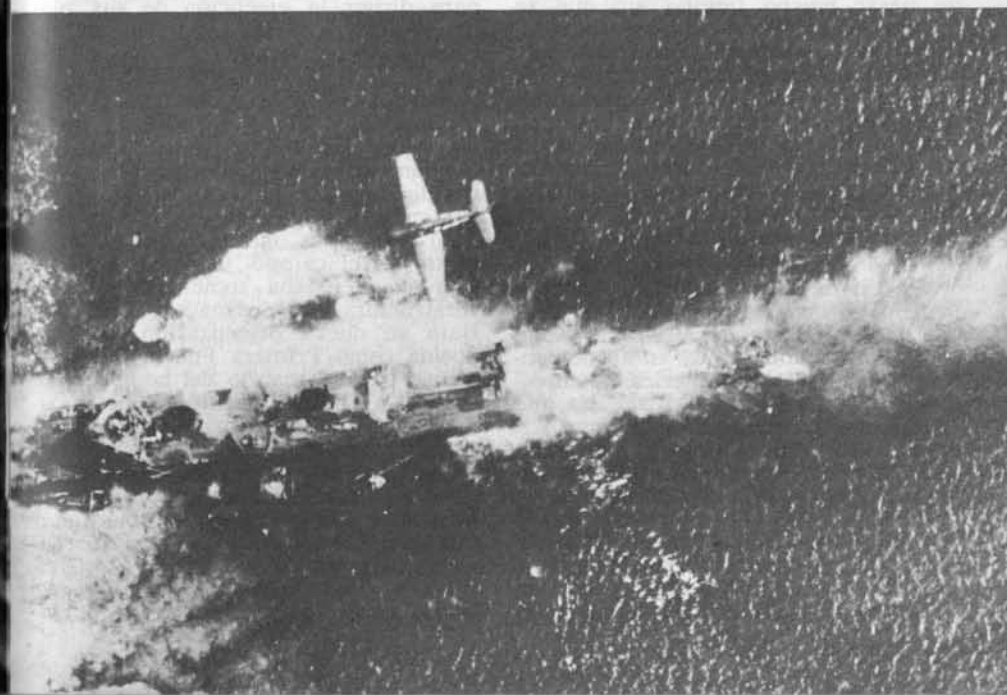
El el Pacífico central: embarcaciones de desembarco norteamericanas se reúnen frente a Eniwetock.

La campaña del Pacífico Central se inauguró cuando todavía estaba en su apogeo la de Bougainville. El 20 de noviembre de 1943, las fuerzas del almirante Chester Nimitz descargaron sus primeros golpes sobre Tarawa y Makin, en el grupo de las Gilbert, y las redujeron tras tres días de fiera lucha. Era el primer paso del nuevo avance aliado que debería seguir por las Marshall y saltar a las importantísimas islas Marianas, dejando a un lado Wake y las Carolinas. Desde las Marianas podría montarse el empujón final hasta la metrópoli japonesa y colaborar eficazmente a la recuperación de las Filipinas. Las Marianas, por consiguiente, representaban un trofeo estratégico que los japoneses no podían permitirse arriesgar. Su pérdida, de un sólo golpe, estrangularía las comunicaciones marítimas con sus posesiones meridionales y traería la guerra a la puerta de su casa.

La flota Combinada tuvo razones de peso para no intervenir en la lucha por las Gilbert y las Marshall. En primer lugar no eran vitales en el sentido que lo eran las Marianas; aquéllas se encontraban en la periferia del Imperio y su pérdida no significaba una amenaza inmediata. Por otra parte, los japoneses no tenían ni idea de las intenciones de los norteamericanos. El asalto a las Gilbert había sido precedido por ataques aéreos a Wake, Marcus y Nauru, y no quedó patente cuál era el verdadero objetivo hasta el día "D-1". Además, en aquella época, los japoneses estaban todavía muy satisfechos por los engañosos resultados de sus contraataques aéreos en las Salomón y Nueva Guinea. Todavía no se había revelado la brutal realidad de que aquellas operaciones habían debilitado mucho más a las exiguas reservas aéreas japoneses que a las de los norteamericanos.

La pérdida de las Marshall, sin embargo, tuvo efectos de gran alcance para la Flota Combinada. Ya desde antes de apoderarse del atolón de Eniwetock, último de los objetivos norteamericanos en las Marshalls —que fueron conquistadas entre el 1 y el 22 de febrero de 1944—, empezaron los raids en masa sobre Truk, en las Carolinas. Truk era para la Flota Combinada lo que Scapa Flow había sido para la "Home Fleet" británica. Durante cuarenta y ocho horas fue castigada ininterrumpidamente y ello con-

Izquierda y arriba: **En las islas Gilbert, los desembarcos en Makin y Tarawa son precedidos por grandes bombardeos desde la mar a cargo de la Flota norteamericana del Pacífico.** Abajo: **Un Avenger vuela a baja altura sobre un destructor japonés en llamas durante los grandes raids sobre Truk, en febrero de 1944.**



Almirante Soetake Toyoda.

venció al almirante Koga de la necesidad de descartala como base principal de sus fuerzas. Era preciso llevarla más atrás, a Palau, y no había de pasar mucho tiempo sin que se hiciera necesaria una nueva retirada, a Singapur esta vez, para estar más cerca de las fuentes de suministro de petróleo y más lejos de cualquier amenaza. Al quedar neutralizado Truk, los norteamericanos se ratificaron en su decisión de pasar de largo de las Carolinas e ir derechos hacia las Marianas, por lo que se fijaron como siguientes objetivos para el mes de junio, Saipan, Tinian y Guam.

A pesar de haber trasladado la base principal permanente de la flota mucho más al Oeste, el almirante Koga sabía perfectamente que en el momento en que los norteamericanos intentaran tomar las Marianas, tendría que producirse un encuentro decisivo. Reorganizó a fondo la flota, convirtiendo a la fuerza de portaviones en núcleo de fuerza, o grueso. Simultáneamente, hizo planes para reforzar el número de aviones navales basados en aeródromos insulares de las Marianas, que deberían operar en conjunción con la flota, en previsión de un aplastamiento total de la fuerza de invasión norteamericana tan pronto como se pusiera a tiro.

Koga no llegó a vivir lo suficiente para dirigir la ejecución de sus planes. Murió el 31 de marzo en un accidente aéreo, siendo sucedido en el mando de la Flota Combinada por el almirante Soetake Toyoda.

En abril y mayo de 1944 se pudo ver cómo los aliados aumentaban la presión en Nueva Guinea, dando saltos de rana por la costa Norte, desde Hollandia a Wakde y, en el momento oportuno, a la isla de Biak. Entre tanto, en el campo japonés, la Flota Combinada estaba sometiéndose a la reestructuración ordenada por Koga. Bajo su nueva organización, fue conocida como Primera Fuerza Móvil, y estuvo bajo el mando del hombre que sucedió a Chuichi Nagumo como máximo experto japonés en portaviones: el vicealmirante Jisaburo Ozawa.

Ozawa ejercía el mando directo de la nueva 3.ª Flota, compuesta por tres divisiones de portaviones: el *Tahio* (capitana-, *Shokaku* y *Zuikaku* (1.ª División); *Junyo, Hiyo* y *Ryuho* (2.ª División), y, *Chitose, Chioyda* y *Zuiho* (3.ª División). La cortina de estos portaviones la formaban los cruceros ligeros *Yahagi* y *Agano,* con quince destructores.

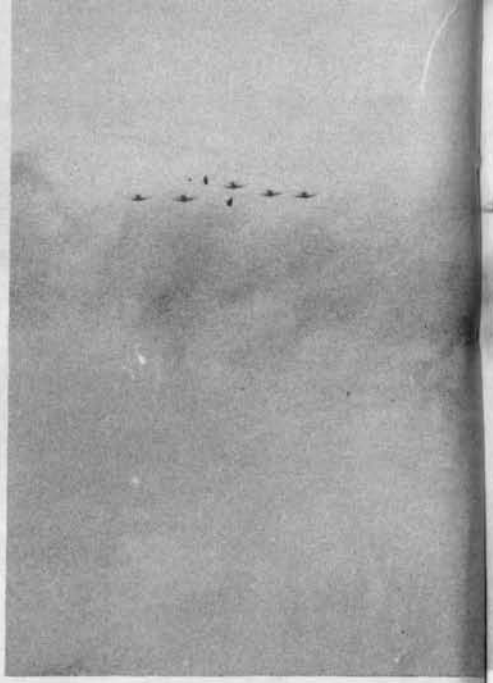
La que en tiempo de Yamamoto hubiera sido donimada "grueso", era ahora la Segunda Flota, mandada por el vicealmirante Takeo Kurita. Consistía en el núcleo de la escuadra de batalla, con dos divisiones de acorazados y tres de cruceros. La 1.ª División de Batalla, del vicealmirante Matome Ugaki, contaba con el *Yamato* (capitana), el *Musashi* y el *Nagato;* la 2.ª División la formaban el *Kongo* y el *Haruna.* Kurita izaba su insignia en el *Atago* que, con el *Takao, Maya* y *Chokai,* formaban la 4.ª División de Cruceros. El *Myoko* y el *Haguro* constituían la 5.ª División de Cruceros, y la 7.ª División la formaban el *Kumano, Suzuya, Tone* y *Chikuma.* La cortina exterior la formaban el crucero ligero *Noshiro* y catorce destructores.

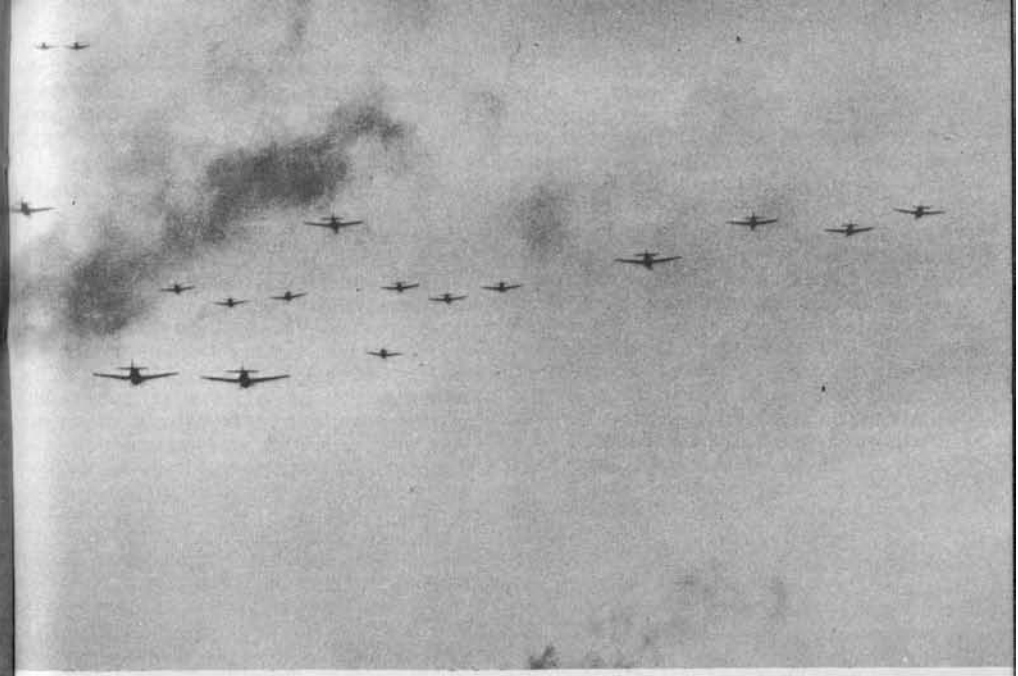
La flota así reformada se reunió en Tawi Tawi, frente a la costa Nordeste de Borneo, que era una buena base operativa central. Pero el 1.º de junio, el Cuartel General de la Flota Combinada se daba cuenta de que habría que hacer el milagro de que los barcos estuvieron en tres lugares a la vez y en seguida.

La fuerza de invasión en ruta hacia Biak.

En el Sur, Biak acababa de caer en manos aliadas, proporcionándoles un trampolín para la invasión de las Filipinas meridionales o para asaltar Palau. Saipan, Tinian e Iwo Jima, en las islas Bonin, estaban siendo sometidas a intensos bombardeos... ¿Se trataba del auténtico ablandamiento previo a la invasión o era solamente una diversión Se había localizado en Majuro, en las Marshall, una fuerte concentración de transportes, ¿estaban destinados a las Marianas o a Palau? La controversia sostenida en el Cuartel General de la Flota Combinada fue muy acalorada. Era un desesperante juego de adivinanzas, lo cual contrastaba vivamente con la forma serena y metódica con la que, en junio de 1942, los norteamericanos dedujeron correctamente que el próximo ataque se produciría en Midway. Pero en junio de 1944, desgraciadamente para ellos, los japoneses se equivocaron en sus profecías. Creyendo que el punto neurálgico era Biak, despacharon a Ozawa a aque-

Almirante Jisaburu Ozawa, Comandante japonés en la Batalla del Mar de Filipinas.





El enjambre de cazas norteamericanos que descompusieron el plan de Ozawa. En la foto, un vuelo de cazas se dirige a interceptar otro ataque japonés.

lla isla con la orden de recuperarla sin demora.

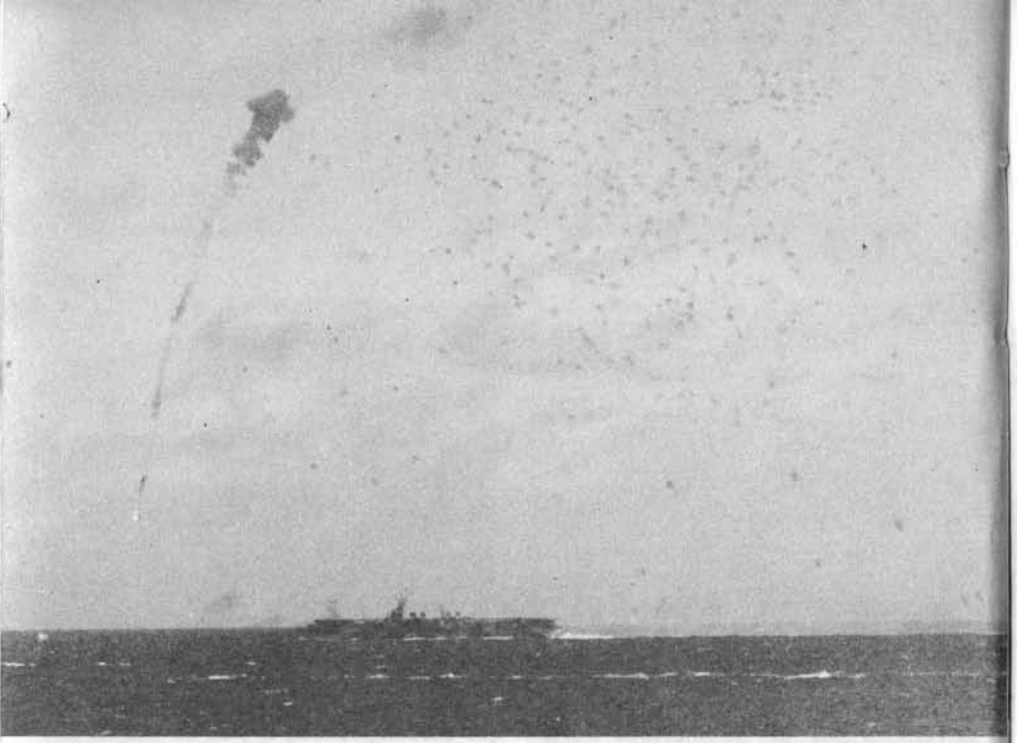
La aventura de Biak recibió el nombre de Operación "Kon", y Ozawa la encomendó a la 1.ª División de Batalla de Ukagi. Transcurrió una semana en la que los japoneses se esforzaron infructuosamente en desalojar a los aliados de Biak..., y mientras la Operación "Kon" seguía activamente empeñada en no llegar a ninguna parte frente a la costa Norte de Nueva Guinea, la armada norteamericana se presentó muy lejos de allí, a 170 millas al Este de Guam. Al fin se había aclarado que el objetivo principal aliado no eran las Marianas.

El hecho de que la Primera Flota Móvil de Ozawa fuera sorprendida en tan mala posición, no tuvo, al fin y al cabo, gran importancia, porque los desembarcos norteamericanos en Saipan no empezaron hasta el 15 de junio. En cambio, lo que sí tuvieron gran importancia fueron los cuatro días de ataques aéreos y bombardeos navales que mediaron, que fueron causa de la eliminación de una de las bazas en la que los japoneses habían depositado sus esperanzas de victoria en las Marianas: la aviación naval basada en tierra. Cuando las primeras tropas norteamericanas pisaron las playas de Saipan el día 15, las pérdidas de aviones japoneses en las Marianas, habían alcanzado tal magnitud que los portaviones de Ozawa quedaban prácticamente abandonados a sí mismos. Pero a Ozawa nadie se lo dijo. Se dirigió al Mar de Filipinas, al encuentro de Ukagi, que, el día 13, había sido retirado del fiasco de Biak.

Las órdenes recibidas por Ozawa fueron realizar la Operación "A", prevista el 2 de mayo anterior. El objetivo —batalla decisiva— establa claramente formulado: "Todas las fuerzas deben estar preparadas a enfrentarse con el enemigo en la zona de su ofensiva principal y asestarles un golpe que destruya la flota enemiga y anular con ello sus planes ofensivos." El 16, la flota de Ozawa se reunió con Ukagi y empleó el día siguiente en petrolear antes de arrumbar al Este en busca del encuentro con la flota norteamericana (El Comandante en Jefe Toyoda, había enviado ya a todos los buques japoneses la señal "el destino del Imperio" de Togo en Tsushima). Pero Ozawa seguía ignorando que la flota aérea basada en tierra que esperaba que operase conjuntamente con los ataques aéreos procedentes de los portaviones, había dejado de existir. Además, todos los movimientos de la Primera Flota Móvil habían sido detectados por los submarinos norteamericanos y transmitidos al almirante Spruance (5.ª Flota) y al 58 Grupo Operativo del almirante Mitscher, toda una armada formada por 15 portaviones, 7 acorazados, 21 cruceros y 66 destructores.

Para entonces, los norteamericanos ya tenían sus métodos perfectamente establecidos. El 58 Grupo Operativo navegaba dividido en cuatro formaciones circulares, cada uno de los cuales era un grupo completo, con los portaviones en el centro y los cruceros y destructores en círculos exteriores. El quinto grupo era la flota de combate de siete acorazados y cuatro cruceros. Para enfrentarse con esta oposición formidable, Ozawa había organizado las Flotas 2.ª y 3.ª en tres grupos operativos. El más fuerte era la vanguardia, a las órdenes de Kurita: tres portaviones ligeros *(Chitose, Chiyoda y Zuiho)*, cuatro acorazados *(Yamato, Musashi, Kongo* y *Haruna)*, cuatro cruceros *(Atago, Takao, Maya* y *Chokai)* y una circunferencia exterior de nueve destructores. El resto de la flota comprendía las Fuerzas "A" y "B", más hacia atrás. Ozawa mandaba la Fuerza "A", que contaba los grandes portaviones de flota *Taiho, Shokaku* y *Zuikaku*, los cruceros *Myoko, Haguro* y *Yahagi*, con nueve destructores. El contraalmirante Takaji Joshima mandaba la Fuerza "B", con los portaviones *Junyo, Hiyo* y *Ryuho*, el acorazado *Nagato*, el crucero pesado *Mogami* y diez destructores.

El plan de Ozawa consistía en entablar combate a la mayor distancia posible, manteniendo a la fuerza norteamericana entre sus portaviones y los bombarderos basados en tierra en los aeródromos de las Marianas. Si lo conseguía tenía la esperanza de que la gran superioridad numérica de los norteamericanos quedarían compensada, proporcionando a los portaviones japoneses la ocasión de asestar un golpe decisivo. Ozowa se acordaba también de que la mala exploración había contribuido mucho al desastre de Midway. Para aquel encuentro, quería toda la información previa que pudiera obtener y dio órdenes a la fuerza avanzada de Kurita de mantener una exploración aérea intensa con sus aviones de reconocimiento. Del lado



Explosiones de la defensa antiaérea puntean el cielo sobre un portaviones ligero norteamericano, y cobran una víctima.

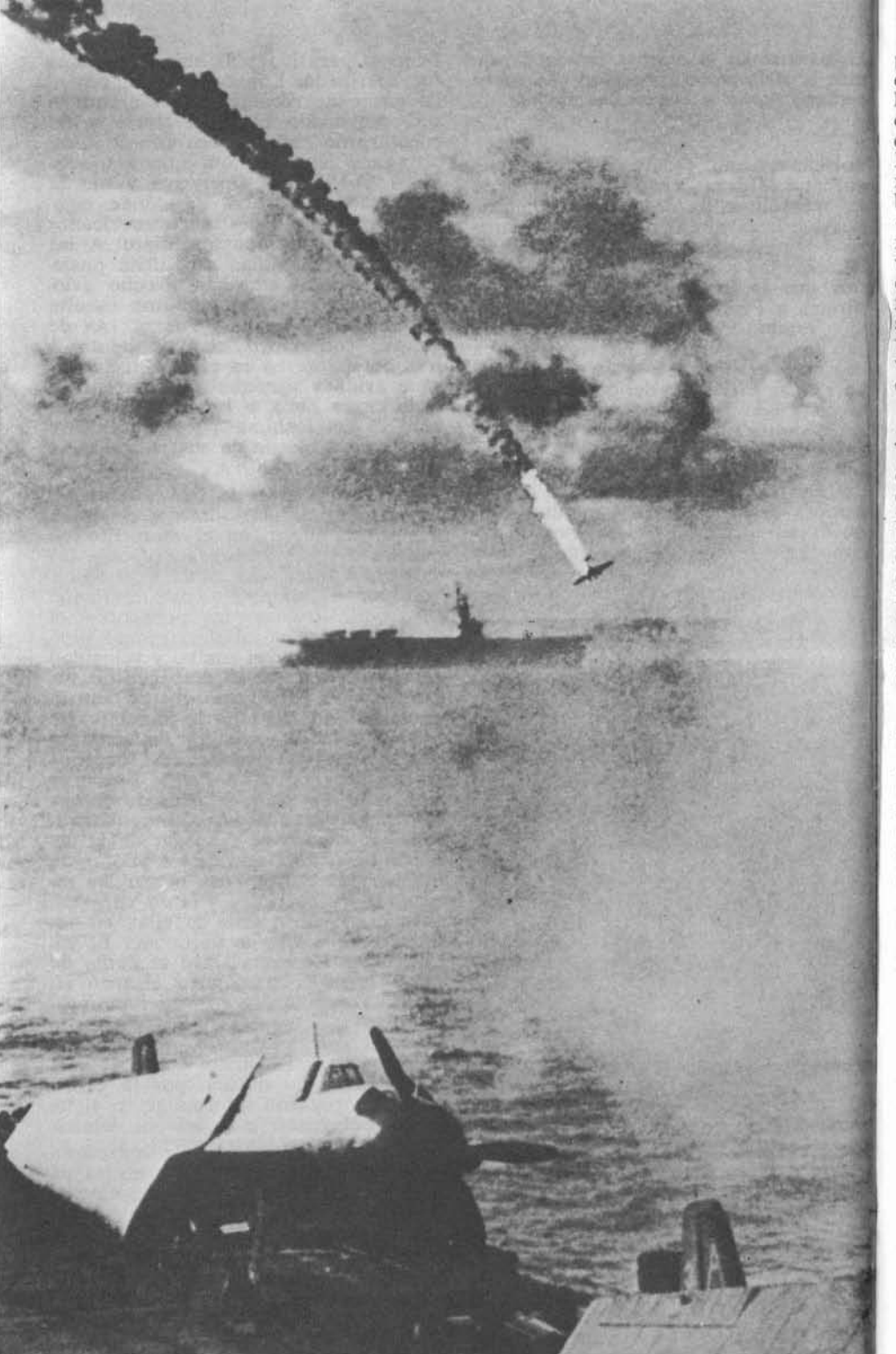
norteamericano, Spruance también recordaba Midway, cuando la mayor de las pesadillas para los norteamericanos fue la posibilidad de que la armada japonesa dejase a un lado Midwav, eludiese los portaviones norteamericanos que la esperaban y se dirigiese directa a Pearl Harbuor. En esta ocasión estaba decidido a esperar que los japoneses vinieran a él. No pensaba moverse ni dirigirse a su encuentro, corriendo el riesgo de dejar sin protección a la flota de invasión que estaba descargando en las playas de Saipan.

A las 00,45 del 19 de junio, la fuerza de Kurita catapultó dieciséis hidroaviones, seguidos, treinta minutos después, por otros catorce aviones de reconocimiento de los portaviones. Los hidros encontraron al grupo de combate norteamericano y dieron la información, pero fueron cogidos por los cazas de pos portaviones del 58-4 Grupo Operativo y la mitad de ellos fue derribada. Los aviones del segundo grupo de reconocimiento arrumbaron demasiado hacia el Norte y no encontraron nada..., pero uno de ellos, al regreso hacia la flota japonesa, avistó al 58-4 Grupo Operativo y dio la alarma. Ozawa sabía ya dónde estaban los portaviones norteamericanos y ordenó un ataque inmediato. A las 08,30, los portaviones de Kurita pusieron en el aire cuarenta y ocho aviones torpederos Zero con una escolta de dieciséis Zeros. La Fuerza «A» de Ozawa, contribuyó con cincuenta y tres bombarderos en picado, treinta y siete aviones torpederos y cuarenta y ocho cazas Zero, a las 09,00, la Fuerza "B" de Joshima puso en el aire una tercera oleada de cuarenta y siete aviones a las 09,30.

Pero los planes de Ozawa empezaron a fallar desastrosamente desde su mismo comienzo, en el momento en que los aviones despegaban. Desde las 08,16, la Fuerza «A» había sido detectada por el submarino norteamericano *Albacore*. Visto por su periscopio, el *Tahio* presentaba un blanco ideal, obligado a mantener el rumbo y velocidad constantes durante el despegue de sus aviones. Era tan bueno que el comandante del *Albacore* no le importó que le fallase la dirección de lanzamiento y disparó una salva de seis torpedos en abanico contra el *Taiho*. Entonces se prdujo uno de esos actos de heroismo que se convierten en legendarios. En el momento de despegar de la cubierta del *Taiho*, uno de los pilotos de ataque, Sakio Komatsu, avistó las estelas de los torpedos y lanzó su avión en picado sobre una de ellas en un intento de salvar a su buque. El sacrificio de Komatsu salvó al *Taiho* de aquel torpedo, pero otro alcanzó su blanco y estalló. En el primer momento, las averías parecían poco importantes y el *Taiho* se mantuvo en formación..., pero su sistema de combustibles había sido dañado por la explosión y empezaron a formarse en el interior del casco emanaciones letales.

Entre tanto, los cazas de los portaviones norteamericanos estaban ya en acción contra los aviones japoneses

El Zuikaku, un destructor, y el Chitose, sufriendo un ataque aéreo.



procedentes de Guam, en un combate de gran estilo que no remitió hasta las 10,00 horas, justo cuando las incursiones japonesas de los portaviones estaban siendo avistadas en el radar. Empezaron entonces los combates aéreos en masa que los norteamericanos bautizaron después con el nombre de «La Gran Cacería de Patos de las Marianas». Durante todo el día, los portaviones norteamericanos mantuvieron en el aire un gran total de 300 Hellcats, formando una formidable barrera que se las hubo, un poco despectivamente, con los aviones de ataque de Ozawa y con un número cada vez menor de aviones basados en tierra.

Las tres primeras oleadas de ataque japonesas fueron destrozadas entre las 10,00 y las 12,00 horas. La primera, procedente de la fuerza de Kurita, perdió cuarenta y dos aviones de sesenta y nueve, y ninguno de ellos consiguió llegar a posición de ataque. La oleada principal de Ozawa, de una fuerza de ciento veintiocho aviones, todavía lo pasó peor; solamente sobrevivieron treinta aviones. No pudieron causar más que averías sin importancia en el acorazado *Indiana* y en los portaviones *Bunker Hill* y *Wasp*.

Habían de transcurrir varias horas antes de que Ozawa se diera cuenta de toda la magnitud de su derrota —pero antes, se acumularon sobre él nuevos desastres—. A las 12,20, el submarino norteamericano *Cavalla* penetró en la cortina de destructores de la Fuerza «A» y metió tres torpedos en la panza del *Shokaku*, que estaba maniobrando para recoger aviones. Sacudido por repetidas explosiones de gasolina y en llamas, el *Shokaku* se mantuvo a flote tres horas hasta que al final, una tremenda explosión lo echó a pique. Ahora, ya sólo quedaba el *Muikaku* de todos los portaviones que atacaron Pearl Harbour en diciembre de 1941. El final del *Taiho* se produjo casi simultáneamente con el del *Shokaku*. Las emanaciones que se habían ido acumulando bajo cubierta desde el ataque torpedero del *Albacore* por la mañana, terminaron por hacer explosión a las 14,32, con lo que el *Taiho* quedó ardiendo durante seis horas antes de hundirse a las 18,28.

«La Gran Cacería de Patos de las Marianas»: otro bombardero en picado japonés, derribado.

Independientemente de la mutilación sufrida por la pérdida de las dos terceras partes de sus portaviones de flota, los dos últimos raids de Ozawa en el día 19, sufrieron la suerte del primero. El último, compuesto por ochenta y dos aviones, fue un esfuerzo combinado del *Zuikaku* y los portaviones ligeros de la Fuerza «B». No habiendo visto nada en su vuelo de ida, cuarenta y nueve aviones de este raid arrumbaron a la basea aérea principal de Guam, «Orote Field»..., y treinta de ellos fueron echados al agua por Hellcats del *Essex, Hornett* y *Cowpens* antes de que alcanzaran la isla.

El día 19 de junio de 1942 fue el día más desastroso de la historia de la marina japonesa desde Midway. Se perdieron dos portaviones. La flota de Ozawa había lanzado al aire un total de 373 aviones de los que solamente regresaron 130, mientras los norteamericanos habían perdido solamente 29. Pese a todo, Ozawa decidió volver a presentar combate al siguiente día 20. Como de costumbre, sus pilotos habían regresado contando historias de portaviones norteamericanos en llamas y hundiéndose que fueron aceptadas como ciertas. Además, Ozawa tenía la falsa ilusión, en la que quería creer, de que gran número de los aviones de los portaviones que no habían regresado, estarían en Guam y seguirían dispuestos para el combate. En consecuencia puso rumbo al Noroeste, con la intención de reabastecer su flota y atacar nuevamente al otro día.

El transbordo de Ozawa del *Taiho* al crucero *Hugano*, contribuyó mucho a hacerle perder el control de las tres fuerzas japonesas y, virtualmente, dos tercios del día 20 se perdieron en órdenes, contraórdenes y desorden en el programa de petróleo" Esta operación hubo que suspenderla a toda prisa a la llegada de un mensaje del *Atago*, buque insignia de Kurita, informando que había interceptado un parte de avistamiento norteamericano. La 58 Fuerza Operativa navegaba a toda fuerza rumbo al Nordeste en persecución de Ozawa, de modo que a las 13,30, la distancia que separaba a ambos contendientes se había reducido a 300 millas. A las 16,24, los portaviones norteamericanos lanzaron un raid en masa de 131 aviones, con una for-

midable escolta de ochenta y cinco Hellcats. Era lo que podía representar el fin de la batalla, pero se aproximaba el crepúsculo y quedaba una probabilidad de que la flota japonesa pudiera escapar a cubierto de las sombras de la noche.

No fue así. A las 18,40, los aviones norteamericanos avistaron a la fuerza de aprovisionamiento treinta millas al Sudeste de la flota de combate. Mientras el sol descendía hacia el horizonte, los últimos aviones de Ozawa combatieron desesperadamente para rechazar a los norteamericanos, pero no pudieron evitar que fuera echado a pique el portaviones *Hiyo* y que sufrieran graves averías los *Chiyoda, Zuikaku* y *Haruna* y el crucero *Maya*. Pero, sobre todo, el golpe de gracia lo habían recibido los aviones de la 1.ª Flota Móvil. Al caer la noche sobre los buques japoneses en retirada, solamente habían quedado indemnes treinta y cinco de sus aviones.

La Batalla del Mar de Filipinas había terminado. Fue la última de las clásicas batallas de portaviones porque los japoneses no volverían jamás a estar en disposición de participar en otra. Sus terribles pérdidas aéreas habían secado la savia de la flota, privándola de su poder ofensivo, reduciéndola a una carcasa impotente.

Todas las deficiencias bajo las que los japoneses se habían visto obligados a luchar, se habían unido para producir una nuevo desastre. El radar norteamericano había destruido las esperanzas de Ozawa de combatir a gran distancia. La falta de defensa de las posiciones en tierra contra las prepotentes flotas anemigas, condujo a la eliminación de los importantísimos aviones basados en tierra. Y los pilotos japoneses, a pesar de toda su valentía, habían sido lanzados al combate sacrificándoles en vano cuando todavía no eran más que unos párvulos en su oficio.

La derrota japonesa en el combate del Mar de Filipinas selló la sentencia de las Marianas, aunque las guarniciones japonesas combatieron con la tenacidad acostumbrada, Saipán fue tomada el 10 de julio, Tinian el 1 de agosto y Guam el 10 de agosto. Se había alcanzado el primero de los objetivos principales en la marcha hacia el Japón, y el Pacífico Central quedaba sólidamente en manos norteamericanas. Pero, ¿cuál sería el próximo objetivo aliado? ¿Estaría en la ruta directa hacia el Japón por las islas Ryukyu y Bonin? ¿Se lanzarían sobre Formosa para aislar de la metrópoli el "Area Sur"? ¿Tomaría la forma del inevitable intento de liberar las Filipinas? ¿O estaría en la propia "Area Sur": en Malaca o en Indonesia?

Transcurrieron varios meses de intensas discusiones antes de que estas preguntas tuvieran respuesta. La controversia bullía y amenazaba con producir un choque entre MacArthur, obsesionado por su promesa de liberar Filipinas lo antes posible, y los almirantes King y Nimitz, que eran partidarios de un avance directo desde las Marianas haacia el Oeste, para llegar a Formosa y la costa de China. Pero los mandos norteamericanos del Pacífico sabían muy bien que, a pesar de su ventaja en fuerzas, sólo podrían intentar lo que quedara al alcance de sus recursos. Y, en septiembre, el debate Formosa-Filipinas fue resuelto por los informes de Halsey. Los ataques aéreos contra Filipinas estaban encontrando una posición sorprendentemente débil. Se había llegado ya al acuerdo de que el ataque a Filipinas debería realizarse por la isla de Leyte y los partes optimistas de Halsey, no sólo convirtieron a Leyte en el primer objetivo, sino que adelantaron dos meses su conquista. Leyte pasaba al primer lugar de la lista y su asalto se fijó para el 20 de octubre de 1944.

¿Qué podía hacer la flota de combate japonesa para defender las Filipinas? Los portaviones que sobrevivieron a la destrucción en el Mar de Filipinas habían regresado a aguas japonesas, carentes de aviones y de dotaciones adiestradas. La flota de combate se había retirado a la rada de Linnga, en Singapur, cerca de las últimas reservas de petróleo.

Se estaban construyendo ocho nuevos portaviones —la mayoría de ellos, como el gigantesco *Shinano*, eran conversiones de diversos cascos—, desde el de un acorazado de la clase *Yamato*, como el citado *Shinano*, hasta cascos de petroleros. La penuria de la flota de combate japonesa en lo que respecta a aviación embarcada ya había sido reconocida en 1943 cuando se convirtieron los acorazados *Hyuga* e *Ise* en transportes de hidroaviones. La longitud de sus cubiertas de vuelo era tan corta que no hubiera sido posible que tomaran cubierta aviones en aquellas híbridos: la solución consistió en que los hidros amarasen a su costado y fueran izados a bordo con plumas. Como compensación fueron dotados de radar y se aumentó su armamento antiáreo. De este modo, el *Ise* y el *Hyuga*, que nacieron como "dreadnoughts" clásicos, terminaron con el armamento siguiente: ocho cañones de 14 pulgadas; dieciséis antiaéreos de 5 pulgadas; cincuenta y siete de 25 milímetros, antiaéreos, y ciento ochenta lazadores de cohetes de 5 pulgadas (éstos disparaban misiles con cabezas de fósforo, dirigidos por largos hilos y con una terrible ineficacia). El resultado se tradujo en una pareja de ridículos espantajos que no eran ni chicha ni limoná, sobre todo si se tiene en cuenta que no fue posible dotarlos de suficientes pilotos de hidroavión adecuadamente adiestrados, y nunca llegaron a tener completos sus llamados grupos aéreos.

El Shokaku, centrado por las bombas.

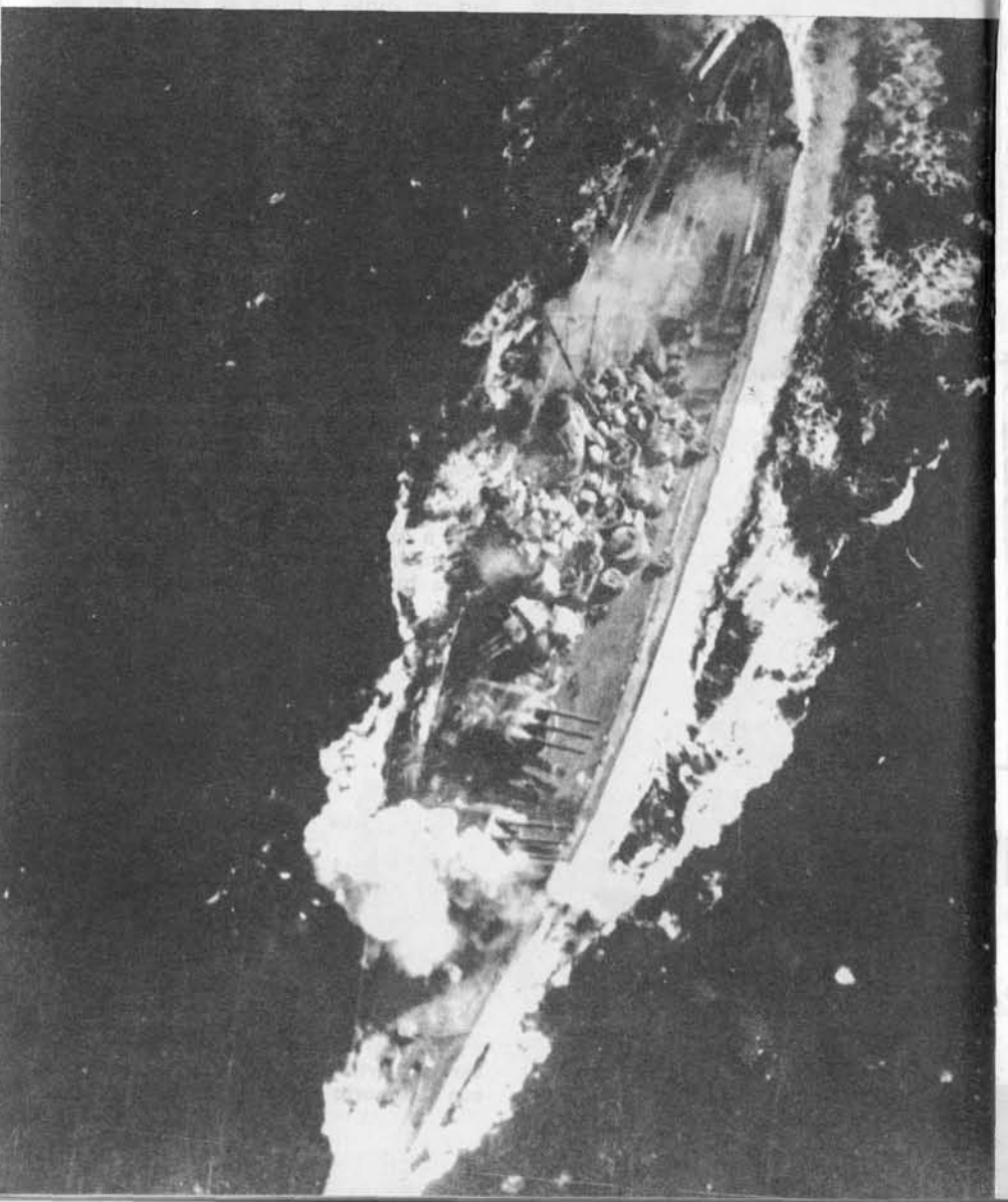
Un intento desesperado de compensar las graves pérdidas de portaviones. El Ise, **cuando fue construido...**

Bajo cualquier punto de vista que pudiera parecer, ni remotamente, estar apoyados en bases razonables, la flota de combate japonesa no podía estar lista para nuevos combates antes del Año Nuevo de 1945. Lo verdaderamente terrible es que, incluso, cuando se estaba combatiendo por Saipan, en junio y julio, se pensó en serio en enviar a los acorazados *Fuso* y *Yamashiro*, radiantes de gloria y escupiendo fuego por todos sus cañones, con la esperanza de, por lo menos, frenar un poco la ofensiva norteamericana. Hay que apuntar en el haber del almirante Toyoda el haber vetado idea tan descabellada, basándose en que, incluso el mismo sacrificio sería totalmente inútil. Considerando el concepto correcto y tradicional del acorazado como plataforma artillera para combatir y destruir a los adversarios de su misma especie, aquella opinión calificaba el asunto de forma muy benévola.

Pero cuando los norteamericanos se lanzaron sobre Filipinas en octubre de 1944, no le quedaba a la flota japonesa absolutamente nada que hacer para oponerse, salvo un ataque descabellado por este estilo. Y lo que ocurrió a su debido momento, fue indudablemente el capítulo más absurdo de la historia de las guerras navales.

... y con el aspecto que tuvo después de ser convertido en acorazado-portaviones, con una corta cubierta de vuelo a popa.

Golfo de Leyte



El impresionante Yamato **sufre las dentelladas del poder aeronaval norteamericano por primera vez, al rechazar los bombarderos en el mar de Sibuyan.**

En otoño de 1944, mientras estaba llegando a su punto álgido el gran debate norteamericano para decidir el próximo objetivo, el Alto Mando japonés, igual que sus enemigos, está preguntándose algo muy parecido. La respuesta fue un plan de operaciones que trataba de afrontar todas las eventualidades previsibles y que era el envite estratégico más asombroso de la Segunda Guerra Mundial.

Los japoneses lo llamaron Operación "SHO" —"victoria"—. Era el plan de empleo de la Fuerza Móvil en la defensa del país, con cuatro alternativas, según fueran los posibles sectores donde se rechazaría el ataque: "SHO-1", basado en la hipótesis más probable, el ataque a Filipinas; "SHO-2", cubriendo el ataque a Formosa y Ryukyu, el objetivo propuesto por King y Nimitz; "SHO-3" y "SHO-4", prevenían el ataque a la metrópoli —las islas meridionales de Honshu, Kyushiu y Shikoku—, el "SHO-3" y las norteñas de Hokkaido y Kuriles el "SHO-4". Se había llegado a la conclusión —muy acertada por cierto— de que los norteamericanos, en el siguiente empujón, sólo podrían concentrarse en uno de aquellos objetivos. La idea general del plan consistía en lanzar absolutamente todos los buques disponibles de la Fuerza Móvil a detenerlos.

No era un plan razonable —no lo fue ni nunca pudo haberlo sido—. Era el gesto del jugador que pone ruidosamente su último puñado de fichas sobre un número, sin esperanzas de rehacerse sino, en el mejor de los casos, de reducir sus pérdidas y, en caso de perder, retirarse con la cabeza muy alta por la puerta grande. El plan "SHO", en resumidas cuentas, no era ni más ni menos que eso.

La hipótesis más estudiada fue la correspondiente a "SHO-1", por ser Filipinas un objetivo tan claro para los norteamericano, quedando su ejecución prevista en cuatro fases:

Fase 1: Ataques a la flota de invasión norteamericana, al entrar dentro de las 700 millas de distancia, con aviación de base en tierra. Infligir el máximo castigo posible con torpedos y bombas.

Fase 2: Concentración de la Fuerza Móvil en Brunei. Sale a la mar para interceptar la fuerza de invasión.

Fase 3: Se destacan las escuadras de batalla de la Fuerza Móvil para enfrentarse con la flota de invasión parada frente a las playas de desembarco.

Fase 4: El almirante Ozawa, con los últimos portaviones, actúa como cebo para atraer a las fuerzas de portaviones norteamericano y separarlas de la flota de invasión.

Lo mismo que la Operación "A" (plan de defensa de las Marianas), se confío demasiado en la eficacia de los ataques previos de la aviación basada en tierra. En primer lugar, el radio de 700 millas excedía en mucho las posibilidades de los aviones que en octubre de 1944 estaban basados en Filipinas. El comandante de la Fuerza Aérea de la 5.ª Base, Filipinas, almirante Takejiro Ohnishi, recibió treinta de los aviones de reconocimiento de la flota de Kurita para suplementar su capacidad de reconocimiento. Pero todo lo que se consiguió fue dejar sin exploración al grueso de la Fuerza Móvil, privándole del conocimiento anticipado de la presencia de buques, aviones y submarinos enemigos.

En principio, no se pretendía que actuase sola la Fuerza Aérea de la 5.ª Base de Ohnishi. Debían colaborar con los aviones basados en Filipinas, los pertenecientes a la Fuerza Aérea de la 6.ª Base, situados en Formosa al mando del almirante Shigeru Fukudome. Pero, a partir del 10 de octubre, ataques en masa de los portaviones norteamericanos, neutralizaron la aviación de Formosa, exactamente del mismo modo que se habían neutralizado los aviones de Guam antes de la batalla de las Marianas. En el momento de descargar el hacha sobre Filipinas, los aviones de Ohnishi se habían quedado solos y no bastaban, ni por asomo para producir efectos notables.

Por lo tanto, la Flota Móvil tenía que cabalgar hacia la muerte sin cobertura aérea. Lo que resultaba más incomprensible para las mentes occidentales, sin embargo, no es el hecho de que ésto no le importara a nadie, sino que las muchas críticas que se hicieron al plan se basaban en que no

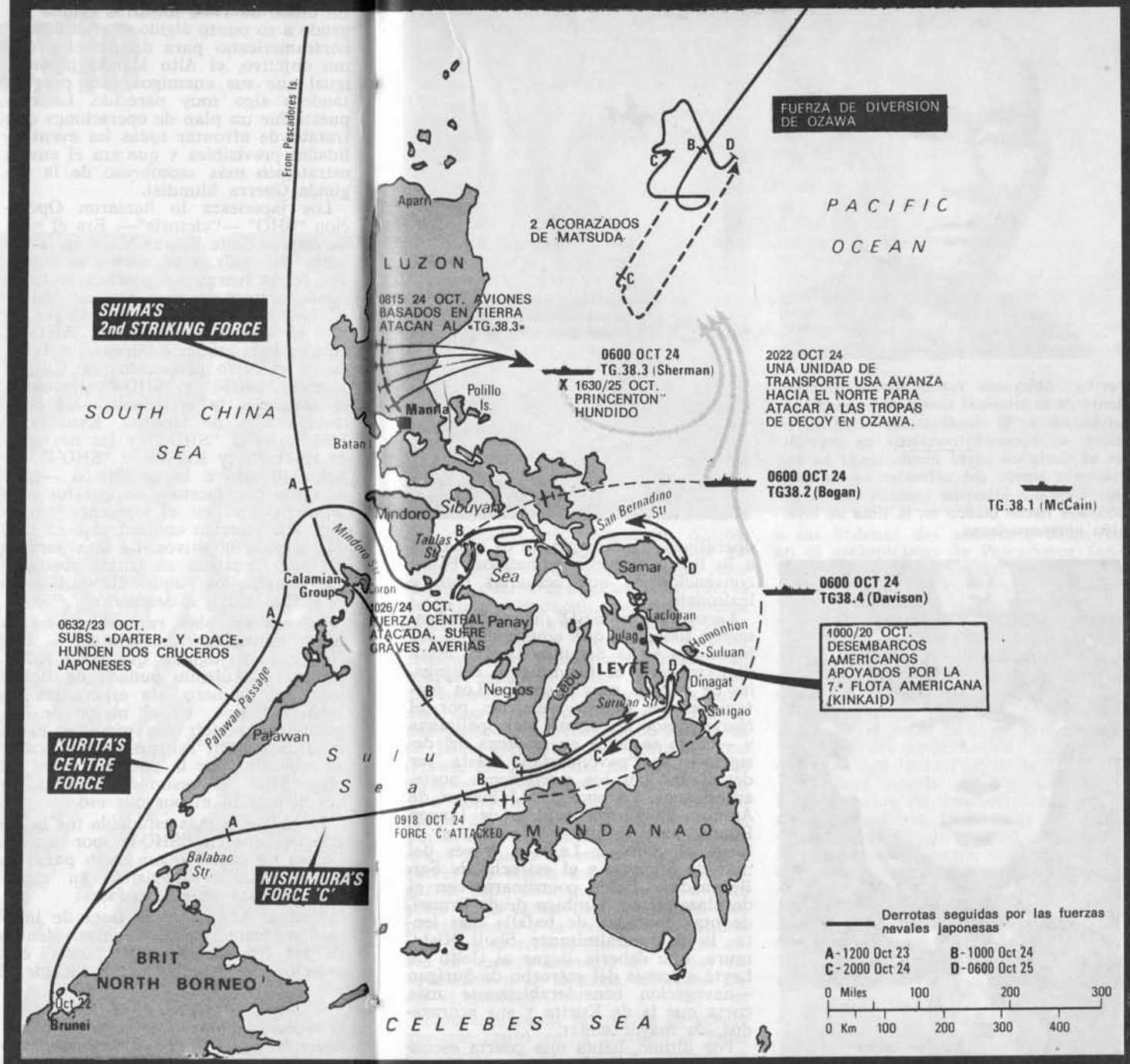
eran muy grandes los daños que se podrían causar al enemigo. La idea de sacrificar la flota como víctima propiciatoria les tenía sin cuidado con tal de cobrarla con el mayor daño posible al enemigo. Los arduos esfuerzos que se hicieron para que los mandos navales se compenetrasen con el plan "SHO" tuvieron, por sus ulteriores consecuencias, demasiado éxito. La idea fatalista de sacrificio que presidió su concepción caló tan hondo en la conciencia de todos que, cuando al fin y al cabo, se presentó la oportunidad de una victoria, nadie pensó en aprovecharla.

La invasión de los norteamericanos en Leyte fue un asunto de tanta envergadura que no era posible que cogiera desprevenidos a los japoneses. La invasión se inició el 17 de octubre con el ataque de la vanguardia de la flota de invasión a la isla de Subuan, en la boca del golfo de Leyte. El mensaje de alerta "Preparados para Operación SHO-1" fue transmitido inmediatamente a los barcos de la Fuerza Móvil, y la orden ejecutiva de iniciar la operación la envió Toyoda a la mañana siguiente.

En la arenga de Kurita, que se ha conservado, dirigida a sus comandantes de división, se resume fielmente la actitud de los japoneses con respecto a la "Operación SHO": es difícil imaginar que un comandante occidental hubiera podido oír tales palabras sin presentar inmediatamente la dimisión.

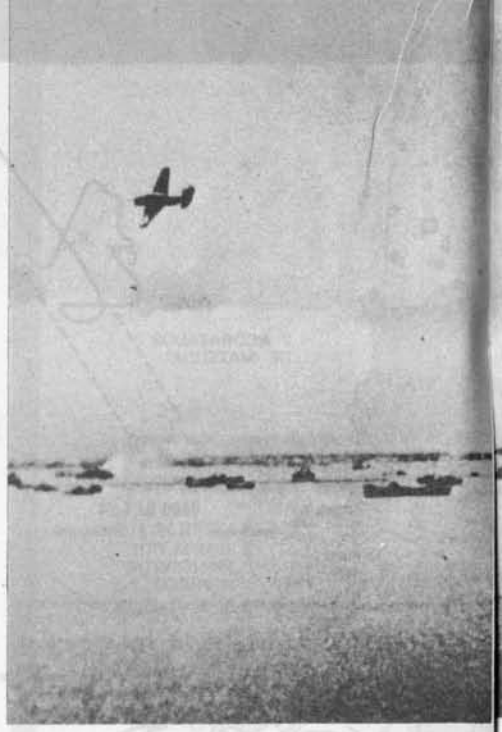
"Sé que muchos de vosotros estáis resueltamente en desacuerdo con nuestro cometido. Pero la situación bélica es mucho peor de lo que ninguno de vosotros pueda imaginar. ¿No sería vergonzoso conservar la flota intacta mientras perece la nación? Creo que el Cuartel General Imperial nos brinda una gloriosa oportunidad. Precisamente porque me doy cuenta de la gravedad de la situación bélica es por lo que estoy deseoso de ejecutar este cometido trascendental del ataque al golfo de Leyte.

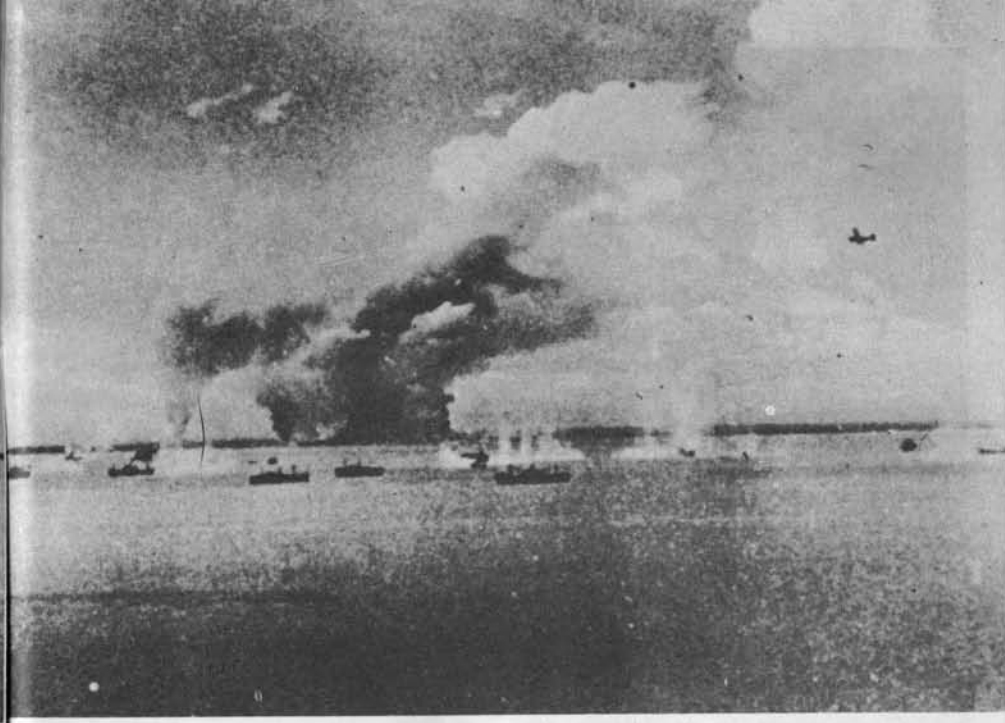
"*No debéis olvidar que hay milagros* (las itálicas son del autor). ¿Quién puede asegurar que no hay siquiera una probabilidad de que nuestra flota no sea capaz de hacer cambiar el curso de la guerra en una batalla decisiva? Es preciso que tengamos ocasión de enfrentarnos con nuestros enemigos. Combatiremos con sus fuerzas



Las flotas convergen. La batalla se inicia con el ataque del Darter y Dace a la escuadra de Kurita.

Arriba: **Almirante Takeo Kurita, Comandante de la principal fuerza de combate en Leyte.** Abajo: **El vicealmirante Shoji Nishimura: su cometido consistía en irrumpir en el Golfo de Leyte conduciendo su escuadra a través del estrecho de Surigao.** Derecha: **Los primeros ataques aéreos japoneses hacen blanco en la flota de invasión norteamericana.**





operativas. Espero que no os tomaréis a la ligera vuestros cometidos. Estoy convencido de que actuaréis bien y lealmente."

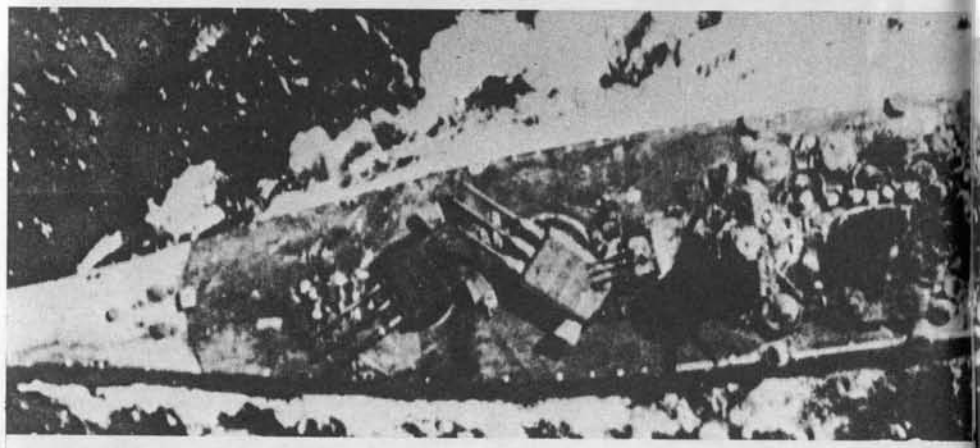
La operación "SHO", como prácticamente todas las que emprendieron los japoneses en la Segunda Guerra Mundial, requería el movimiento conjugado de fuerzas muy dispares. Los portaviones de Ozawa, vendrían por el Norte, desde las aguas metropolitanas y —como se decía en la jerga del desierto— se "pavonearían" hasta ser detectadas por los portaviones norteamericanos. La enorme 1.ª Fuerza de Ataque de Kurita saldría de Lingga Roads, para ir primero a Brunei y, luego al golfo de Leyte a través del mar de Sibuyan y el estrecho de San Bernardino. Debía coordinarse con el desplazamiento, también desde Brunei, de otra escuadra de batalla más lenta, la del vicealmirante Shoji Nishimura, que debería llegar al Golfo de Leyte a través del estrecho de Surigao —navegación considerablemente más corta que la de Kurita y sus acorazados, de mayor andar.

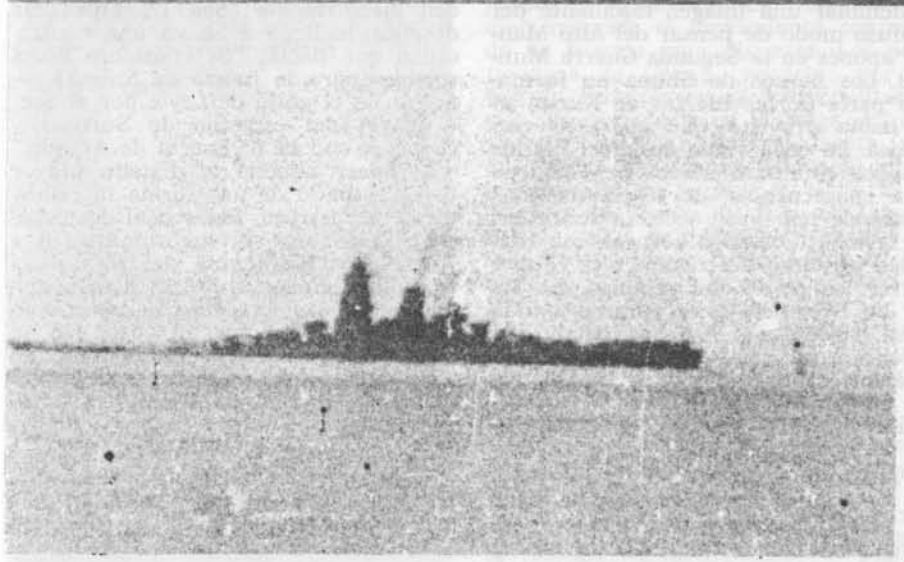
Por último, había una cuarta escuadra, la Cenicienta de la Fuerza Móvil: la pomposamente llamada "5.ª Flota", del vicealmirante Kinohide Shima. Consistía en los cruceros pesados *Ashigara y Nachi*, el crucero ligero *Abukuma* y cuatro destructores. La fuerza de Shima y el papel, apasionadamente discutido, que desempeñó en la Batalla del Golfo de Leyte, nos permite contemplar una imagen fascinante del confuso modo de pensar del Alto Mando japonés en la Segunda Guerra Mundial. Los barcos de Shima no formaban parte de las fuerzas de Kurita ni se había previsto que operasen con Ozawa. La cosa venía de lejos. En los pasados combates aéreos de Formosa y a consecuencia de los fantásticos partes de una gran victoria sobre los portaviones estadounidenses, se dio orden a Shima de entrar en la zona y barrer los rêstos del enemigo. En lugar de ésto, tuvo que retirarse a toda prisa hacia aguas metropolitanas. Era precisamente a la escuadra de Shima a la que se refería Halsey cuando envió su famoso mensaje de "Estoy retirándome a la máxima velocidad hacia el enemigo".

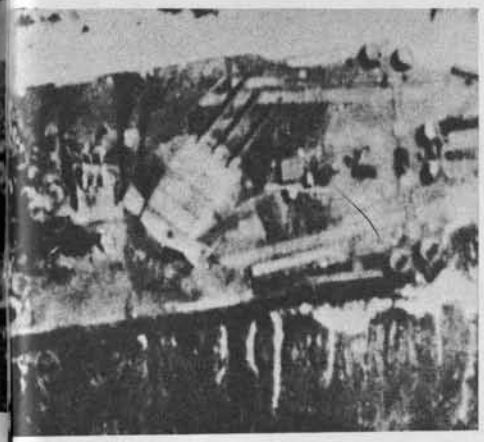
Para compensar la merma de prestigio que causó aquel fracaso, el Estado Mayor de la Armada japonés se apresuró a poner la fuerza de Shima a las órdenes del almirante Mikawa, en el archipiélago de Pescadores (entre Formosa y China continental) con el curioso cometido de actuar como "fuerza móvil de contraataque de superficie". Esto ocurría el 18 de octubre, día en que se transmitió la orden ejecutiva de "SHO-1". Tres días después, le llegó a Shima una contraorden que decía: "Se considera aconsejable (para la fuerza de Shima) penetrar en el golfo de Leyte por el Sur, a través del estrecho de Surigao y cooperar con la 1.ª Fuerza de Ataque."

Al hacer aquéllo, el Estado Mayor había actuado de una forma increíblemente desastrosa. Dejaron al desdichado Shima solo, sin subordinarle ni a Kurita ni a Nishimura, sin saber nada de los movimientos de las demás unidades de la Fuerza Móvil, pero obligándole a cooperar con ellas. No se obtuvo con ello resultado alguno, no sirvió para nada más que para consumir considerable cantidad de precioso combustible.

La fuerza de Kurita llegó a Brunei el 20 de octubre, el mismo día en que las puntas de lanza de MacArthur se clavaron en las playas de Leyte. Kurita salió hacia aquel punto la mañana del







Arriba: **Soberbia fotografía de uno de los dos superacorazados de la clase** Yamato **realizando un violento giro a babor durante la incursión a través del mar de Sibuyan.** Centro: **El** Musashi **encaja un impacto de torpedo.** Abajo: **Los últimos momentos del** Musashi, **hundiéndose rápidamente de proa.**

22, seguido por Nishimura la noche del mismo día, mientras la fuerza de diversión de Ozawa —el cebo de los portaviones— se acercaba por el Norte. El día 23 por la mañana, de repente, se abrió el prólogo de la Batalla del Golfo de Leyte, a cargo de los submarinos norteamericanos que —igual que en la Batalla del Mar de Filipinas—, pegaron sus golpes los primeros.

La Fuerza de Ataque de Kurita navegaba en dos formaciones circulares a siete millas una de otra, con el *Yamato, Musashi* y *Nagato* en el centro de la primera y el *Kongo* y *Haruna* en el de la segunda. Los submarinos *Darter* y *Dace* patrullaban por el paso de Palawan, que da entrada al mar de Sibuyan y, detectando en su radar las formaciones japonesas, se acercaron a investigar los contactos. Fue un principio escalofriante de la Operación "SHO-1": el *Darter* echó a pique al *Atago*, capitana de Kurita y obligó al *Takao* a regresar renqueando a Singapur escoltado por un destructor; el *Dace*, a su vez, causó la voladura del crucero *Maya*. Kurita, depués de transbordar su insignia al *Yamato*, ordenó dar la máxima velocidad y franquear cuanto antes aquel lugar peligroso.

La primera noticia de que se acercaban por el Oeste poderosas fuerzas japonesas, la tuvieron los portaviones norteamericanos que navegaban frente a la isla de Samar y por el vecino golfo de Leyte, al ser localizada la escuadra de Nishimura a las 09,12 del día 24. Se lanzó contra ella un ataque aéreo pero sólo se consiguieron ligeras averías en el acorazado *Fuso* y en un destructor. Casi al mismo tiempo fue avistada la fuerza de Kurita a la entrada del mar de Sibuyan, y se preparó inmediatamente otro ataque aéreo para frenarla.

Sin embargo, antes de que pudieran despegar los aviones de ataque norteamericanos, los aviones japoneses de base en tierra salieron de sus aeródromos de Luzón, cogiendo a los portaviones norteamericanos cuando todavía tenían sobre cubierta a sus aviones bombarderos y torpederos. Durante un mometo fugaz los pilotos japoneses tuvieron a su alcance la dorada ocasión que se había ofrecido a los norteamericanos en Madway: los portaviones enemigos en su momento más vulnerable. Pero los magníficos pilotos japoneses de Midwav habían dejado de existir. Los ataques japoneses fueron intensos, pero desorganizados y sólo obtuvieron un éxito y sólo uno. Lograron un impacto de bomba en la cubierta del *Princenton*, que incendió la gasolina de aviación y acabó por causar su abandono y hundimiento.

Los acontecimientos más dramáticos del día 24 fueron los incesantes ataques lanzados contra las dos fuerzas de Kurita mientras se abrían paso tes-

Los bombarderos sorprenden al acorazado Yamashiro **y al crucero** Mogami **durante su aproximación a la boca del estrecho de Surigao.**

tarudamente a través del mar de Sibuyan, hacia el estrecho de San Bernardino. Los aviones norteamericanos concentraron su atención sobre los mastodontes del grupo de cabeza: *Yamoto, Musashi* y *Nagato*. Las numerosas bombas no consiguieron otra cosa que rebotar en la coraza de los enormes acorazados, pero los pertinaces ataques torpederos, fueron un asunto muy distinto. El tercer ataque norteamericano, que se produjo a las 13,25, se concentró exclusivamente contra el *Musashi*, al que lograron alcanzar con tres torpedos. El *Musashi* podía dar todavía 22 nudos, pero la explosión de los torpedos había rasgado la coraza a proa, proyectando hacia afuera una a modo de gigantesca cuchara que metía toneladas de agua a bordo. Se planteaba un dilema agobiante. Si el *Musashi* continuaba con los demás buques del grupo, manteniendo la velocidad, contaría al menos con el beneficio del fuego antiaéreo de los demás buques, y, si se quedaba atrás, disminuyendo la entrada de agua, se convertiría en un blanco innerme. Su dotación hizo absolutamente cuanto pudo para mantenerse con el resto de la flota, pero la rapidez de la entrada de agua era demasiado para ellos; se vieron obligados a producir voluntariamente una contrainundación para mantener el barco adrizado, pero el excesivo aumento de desplazamiento redujo la velocidad y se fueron quedando retrasados. El golpe de gracia lo recibió en el cuarto ataque, a las 14,30 horas, encajando otros dos impactos de torpedo que lo dejaron a 12 nudos. Kurita se vio obligado a ordenar al comandante del *Musashi*, a las 15,00, que maniobrara con independencia, con lo que quedó totalmente abandonado a sus propios medios.

El quinto ataque, a las 15,10, continuó restándole velocidad y dejándolo, esta vez, a seis nudos, pero seguía adrizado gracias a la desesperada contrainundación, moviéndose lentamente y con todos sus cañones en acción. Pero ya sólo podía ser cuestión de tiempo. A eso de las 18,50, la proa del *Musashi* estaba totalmente sumergida, con las enormes torres de 18 pulgadas a ras de agua. Finalmente, a las 19,35, no pudo más: escoró a babor, puso la quilla al aire y se fue a pique.

Tres piques muy cercanos al Yamashiro.

También otros buques de la Fuerza de Ataque habían sido averiados y Kurita se vio obligado a reducir la velocidad a 18 nudos —velocidad peligrosamente baja—, siendo inevitables posteriores ataques aéreos. Para reducir el riesgo, invirtió el rumbo hacia el Oeste, esperando la llegada de la noche para lanzarse por el estrecho de San Bernardino a cubierto de la oscuridad.

Aquella maniobra tuvo mucha trascendencia porque durante la tarde del 24 había sido, al fin, localizada la fuerza de diversión de Ozawa por los portaviones de Halsey. Todas las apariencias eran de que Kurita y sus acorazados se estaban volviendo con el rabo entre piernas, por lo que Hasley tomó

Arriba: **El almirante William F. Halsey. Su decisión de perseguir a la flota de portaviones de Ozawa, que actuaba como cebo, permitió que la flota de Kurita se deslizase por el estrecho de San Bernardino.** Abajo: **El contraalmirante Jesse B. Oldendorf, cuya escuadra de batalla rechazó a Nishimura en el combate nocturno del estrecho de Surigao.** Derecha: **Contraalmirante Clifton Sprague, cuya pequeña fuerza de portaviones tuvo que huir para salvar la piel bajo los impactos de la artillería de los acorazados de Kurita.**

la tan criticada decisión de abandonar la guardia del estrecho de San Bernardino para lanzarse a la persecución de los portaviones japoneses, sin dejar allí sus cuatro acorazados para cubrir la entrada del estrecho.

Entre tanto, por el Sur, la escuadra de Nishimura emboca el estrecho de Surigao, en la última rama de su derrota hacia el Golfo de Leyte. Esperando en la otra boca estaba el contraalmirante J. B. Oldendorf con seis acorazados y ocho cruceros, formados en firme línea de batalla, perpendicular al rumbo de Nishimura. Lo que ocurrió entonces fue un suicidio táctico de

peores consecuencias que las de la Carga de la Caballería Ligera.

Nishimura salió del estrecho en una perfecta línea de fila. con el crucero *Mogami* en cabeza, seguido de los acorazados *Fuso* y *Yamashiro*, con los destructores *Asagumo* y *Mishishio* cerrando la retaguardia, y los otros dos, *Yamagumo* y *Shigure*, en las amuras. Pero no era solamente la abrumadora línea de batalla de Oldendorf quien esperaba a Nishimura; debía, además, aceptar el desafío de los ataques de destructores y lanchas rápidas, apostadas a ambos lados de la boca del estrecho, dispuestas a echársele encima. Con los ataques de estos últimos se inició la destrucción de la escuadra de Nishimura.

Todo empezó a las 03,00, con el ataque de los destructores que torpedearon al *Fuso*, haciéndole salir de la línea mortalmente herido. El *Yamagumo* voló y el *Mishishio* quedó inmóvil y hundiéndose. El *Asagumo* perdió la proa y se volvió a meter, vacilando, en el estrecho. La línea de cruceros norteamericanos abrió fuego a las 03,52, seguida por los acorazados dos minutos más tarde. El *Yamashiro* y el *Mogami* se vieron obligados a invertir el rumbo, materialmente machacados por los proyectiles norteamericanos; sólo quedó indemne el *Shigure*, que también se retiró. El *Mogami* consiguió entrar renqueando en el estrecho, pero el *Yamashiro* fue rematado con torpedos y se fue a pique a las 04,19.

Durante todo este espacio de tiempo, la fuerza de Shima fue siguiendo la estela de Nishimura, tratando de penetrar con él en el Golfo de Leyte, para realizar la prevista reunión con Kurita en la mañana del día 25. Pero, al llegar al estrecho vio cómo había sido barrida la escuadra de Nishimura, mucho más potente que la suya. Al rayar el alba por Oriente, Shima abandonó toda idea de penetración y condujo la retirada de los maltrechos restos supervivientes del combate del estrecho de Surigao.

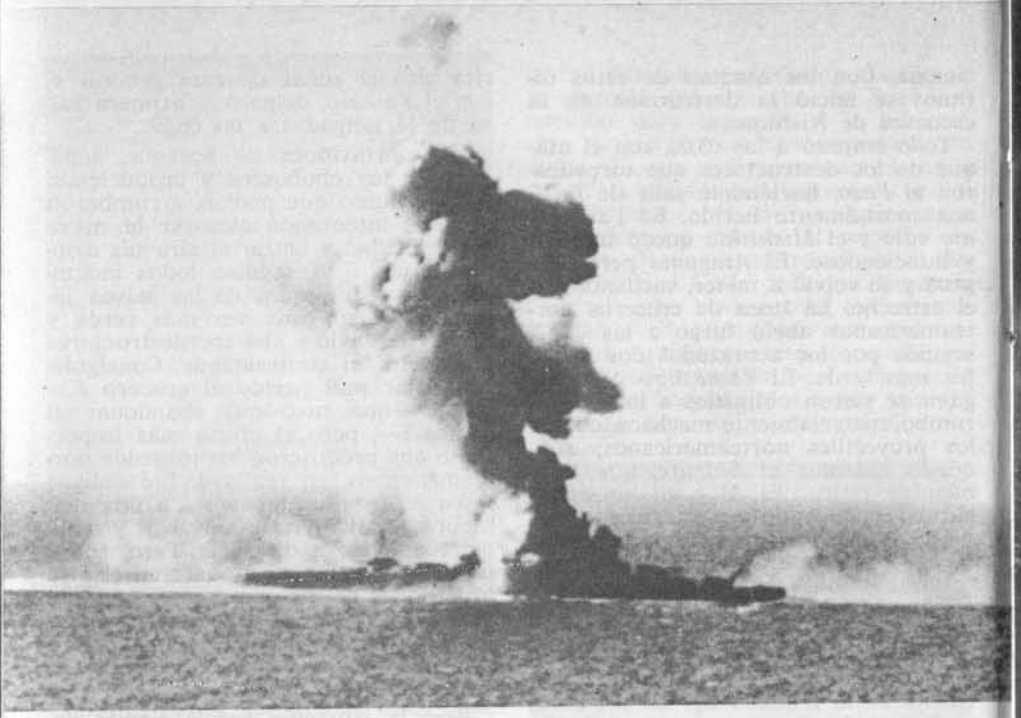
Es en este momento, tras el descalabro espantoso del estrecho de Surigao, cuando se produce una espectacular cambio en la fortuna que puso a Kurita a un pelo de la victoria. Al desembocar del estrecho de San Bernardino, sus acorazados sorprendieron totalmente desprevenida a una flota de portaviones estadounidense.

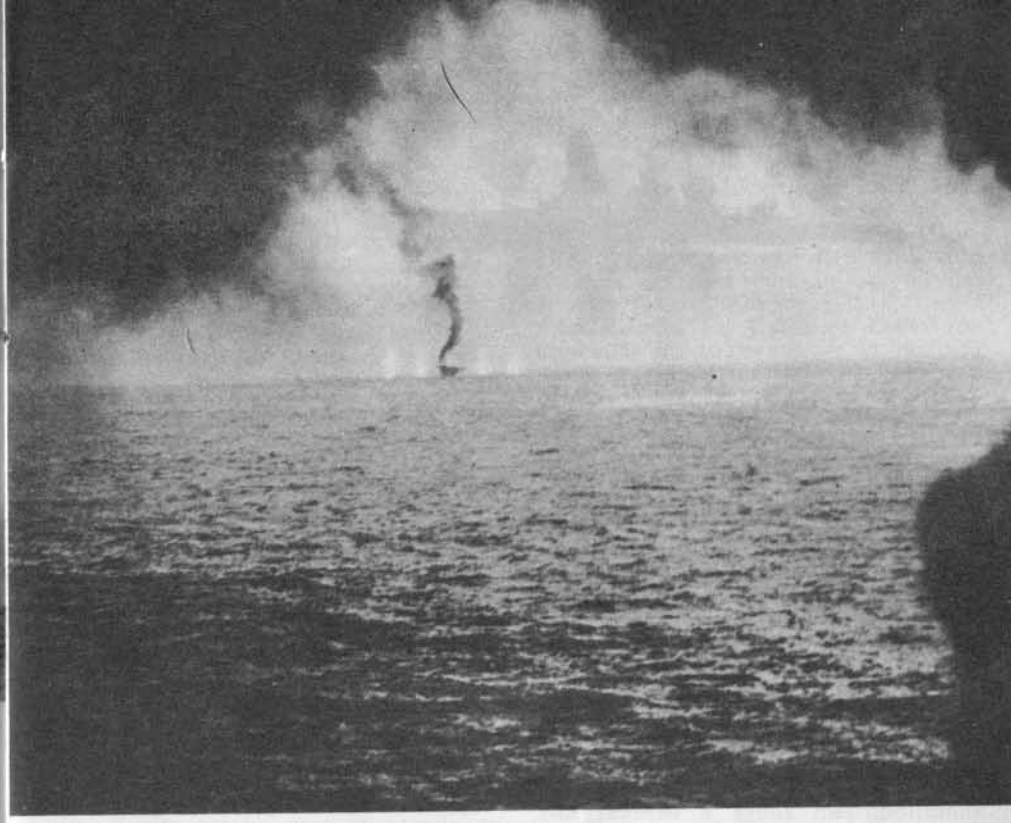
La fuerza de Kurita salió del estrecho a eso de las 00,35 del 25 y arrumbó sucesivamente al Este y al Sur para barajar la costa de Samar y entrar en el Golfo de Leyte. Al amanecer, los buques evolucionaron para adoptar puestos de defensa antiaérea. Esto ocurría a las 06,27, y, en seguida, a las 06,45, se avistaron por el Sur, en el horizonte, una serie de mástiles de buques. Se trataba del Grupo 3 de portaviones de escolta del contraalmirante Clifton Sprague, formado por el *Fanshaw, St. Lô, White Plains, Kalinin Bay, Kitkun Bay* y *Gambier Bay*. Sin perder tiempo, Kurita hizo la señal de caza general y, con el *Yamato*, disparó la primera salva de 18 pulgadas a las 06,59.

Los portaviones de Sprague, tapados por los chubascos y produciendo todo el humo que podían, arrumbaron al Este, intentando alcanzar la máxima velocidad y lanzar al aire sus aviones. A las 07,16, seguían todos indemnes, pero los piques de las salvas japonesas caían cada vez más cerca y Spreague envió a sus tres destructores de escolta al contraataque. Consiguieron dejar mal herido al crucero *Kumano* —que tuvo que abandonar el combate—, pero el efecto más importante que produjeron los torpedos norteamericanos, en realidad, fue obligar a los acorazados japoneses a una maniobra evasiva para esquivarlos y mantener abierta la distancia. Pero, sobre todo, dieron tiempo a poner en el aire los aviones de los portaviones que empezaron a realizar ataques individuales a partir de las 07,39, obligando a retirarse averiado al *Suzuya* a consecuencia de uno de ellos.

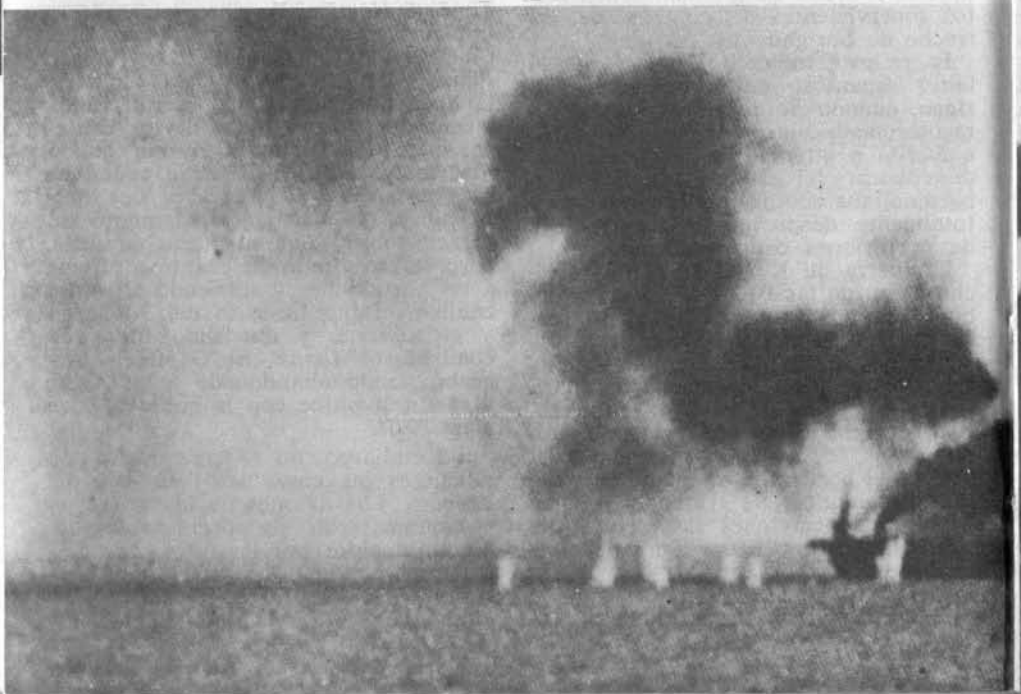
Pero la situación seguía siendo desesperada para los diminutos portaviones norteamericanos. La máxima velocidad que podían dar eran unos ridículos diecisiete nudos y medio, por lo que los cruceros *Chikuma, Chokai, Tone* y *Haguro* les iban alcanzando implacablemente. Los portaviones *Gambier Bay, Kalinin Bay, White Plains* y *Fanshaw Bay*, de la cola de la línea norteamericana, fueron todos alcanzados por el fuego de los cruceros, siendo el primero el que quedó más malparado, quedándose cada vez más atrás y muy escorado. Los destructores trataron intrépidamente de atraer sobre ellos el fuego japonés, pero sin resultado en cuanto a aliviar a los portaviones y sufriendo ellos, en cambio, el hundimiento del *Johnston* y el *Roberts*, y quedando fuera de combate el *Denis*. El *Gambier Bay* acabó siendo abandonado a las 08,50, y se fue a pique con la quilla al aire a las 09,07.

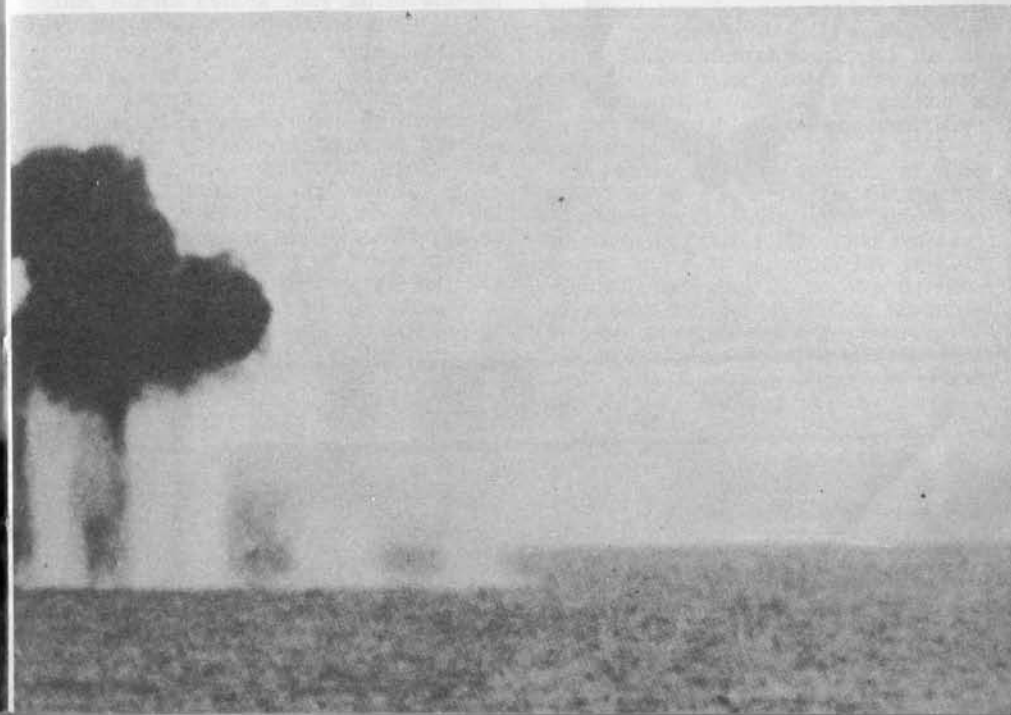
Sin embargo, no se crea que a los japoneses las cosas les iban a pedir de boca. Los aviones de los portaviones aumentaron los considerables daños producidos por los intrépidos destructores con su fuego artillero y hundieron a los cruceros *Chokai* y *Chikuma*. Pero el *Tone* y el *Haguro* se-

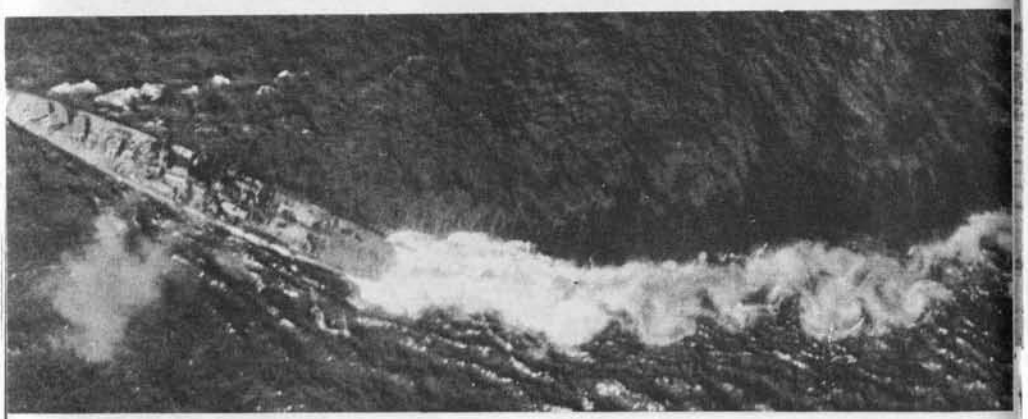


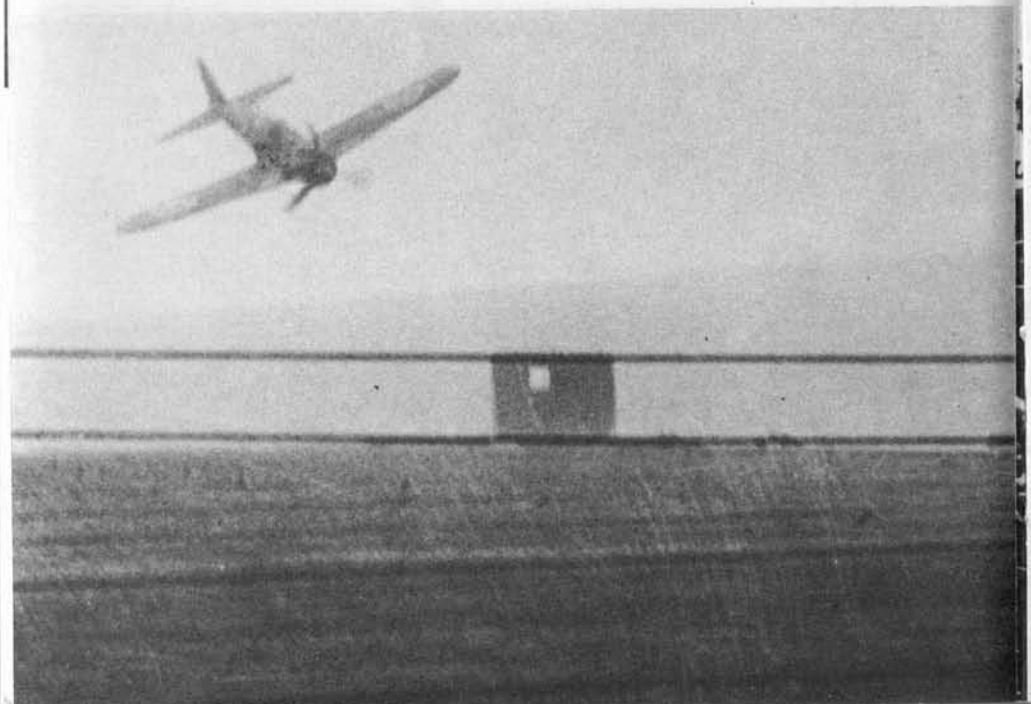


Arriba: **Los aviones de portaviones de Sprague devuelven los golpes al crucero** Kumano. Derecha: **El portaviones ligero** Gambier Bay **es alcanzado por la flota de Kurita que le persigue.** Abajo: **Ultima foto del** Gambier Bay, **ahorquillado por enormes piques de los proyectiles.**









guían reduciendo la distancia a los portaviones. Cuando, a las 09,15 habían conseguido llegar a 10.000 yardas de distancia, Kurita, de improviso, les ordenó romper el contacto.

Kuirta no podía ver lo que ocurría. La maniobra evasiva que el contraataque torpedero norteamericano les había obligado a realizar, había dejado a los acorazados muy atrás y separados de los cruceros. Está claro que Kurita no llegó a darse cuenta de la debilidad de la fuerza de portaviones que la fortuna le había puesto en bandeja, y la tomó por muchísimo más poderosa. Bajo esta impresión, a las 12,36 se dio la vuelta y puso la proa hacia el estrecho de San Bernardino. La crisis había pasado.

Pero no había terminado la Batalla de Samar. Los portaviones estadounidenses no estaban todavía fuera de peligro porque se vieron sometidos entonces al primer ataque deliberado de "kamikazes" de la guerra. En ellos pereció el *St. Lô* y quedaron gravemente averiados el *Santee, Suwannee* y *Kalinin Bay*. Los restantes portaviones siguieron hostigando a los acorazados de Kurita en su retirada, obteniendo impactos en el *Nagato* y el *Tone*. Al apagarse las últimas luces de aquel día, Kurita estaba muy adentrado en el estrecho de San Bernardino.

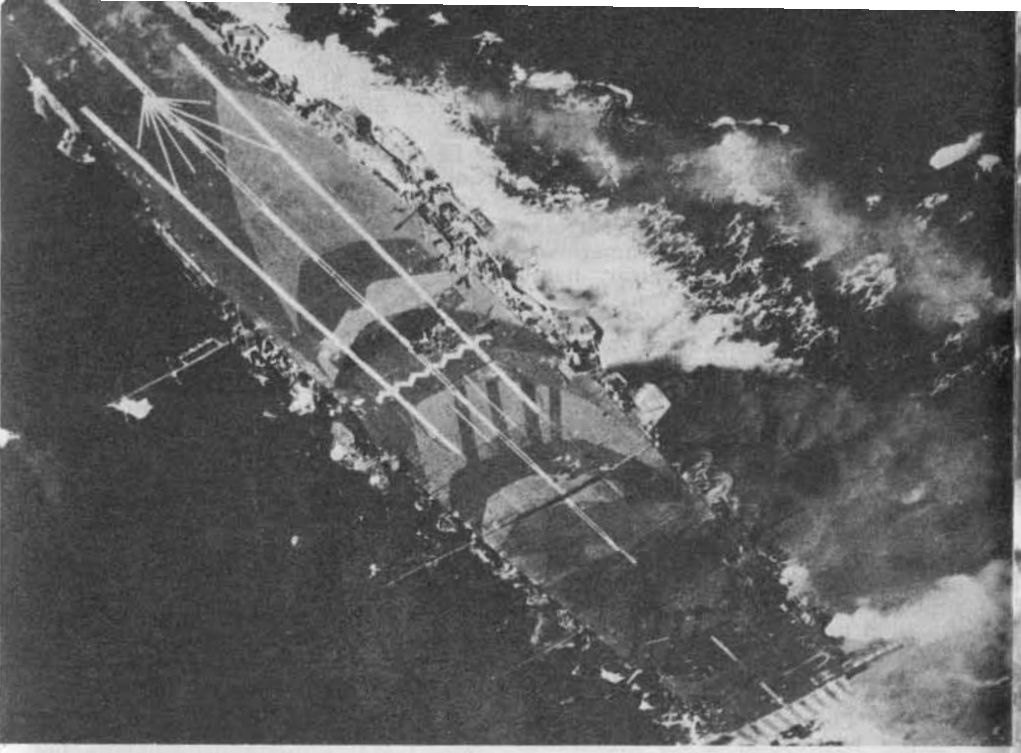
Mientras se estaba representando todavía el drama de Samar, unas cuatrocientas millas al Norte de allí, la fuerza de portaviones de diversión de Ozawa se enfrentaba a su destino frente a Cabo Engaño. El primer ataque norteamericano hizo blanco en los portaviones japoneses a las 08,30 del día 25. El *Chitose* sufrió tanto que se hundió a las 09,30, y el *Zuikaku* y el *Chiyoda* quedaron desmantelados. Los ataques siguieron implacablemente durante todo el día y dieron cuenta de todos los portaviones japoneses. Al final, a Ozawa no le quedaba más que el *Hyuga* y el *Ise*, el crucero ligero *Oyodo* —al que tuvo que transbordar su insignia al quedar fuera de combate el *Zuikaku*— y cinco destructores.

El último acto de la Batalla del Golfo de Leyte se representó el día 26 en el curso de la retirada hacia Brunei con los restos de la fuerza de ataque. Fue perseguido con intensos ataques aéreos en masa, pero consiguió librarse sin otra pérdida que la del crucero ligero *Noshiro*.

La Batalla del Golfo de Leyte fue la mayor de todas las de la historia naval. La flota de combate japonesa consiguió, al fin, el encuentro decisivo que tanto había ansiado, pero sufrió una derrota aplastante. El bando nipón perdió tres acorazados, un portaviones de flota, seis portaviones ligeros, seis cruceros pesados, cuatro cruceros ligeros y nueve destructores. Los norteamericanos, en cambio, perdieron solamente tres portaviones ligeros y los tres destructores de escolta que tan gallardamente se enfrentaron con la fuerza de Kurita, frente a Samar. Pero no es por meras pérdidas materiales como han de medirse los verdaderos resultados de Leyte. Lo importante es que aquella batalla fue la última vez que la Fuerza Móvil operó como una unidad de combate. Kurita regresó a aguas metropolitanas japonesas con los acorazados supervivientes, abandonando el Pacífico Central y Sudoccidental a merced de las fuerzas operativas aliadas que, a partir de aquel momento, empezaron a prepararse para el avance definitivo hacia el Japón,

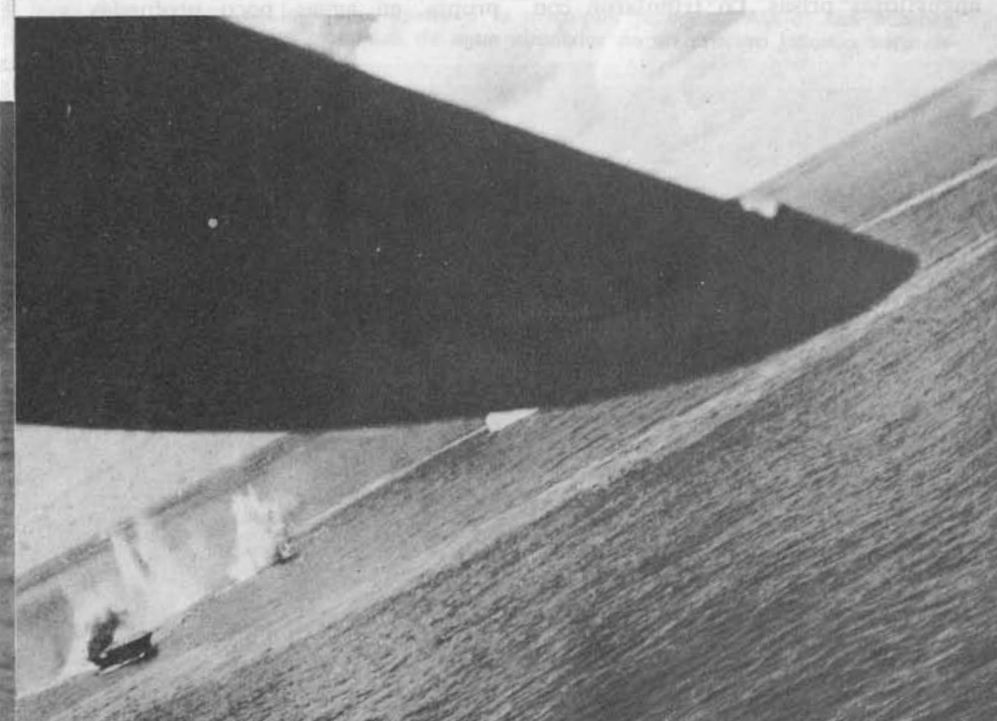
La esencia suicida de todo el plan "SHO" hace que se caiga fácilmente en el desprecio de las posibilidades de una victoria táctica japonesa. Pero las fuerzas de Kurita, ayudadas por la brillante maniobra de engaño de Ozawa, estuvieron en un tris de alcanzar un gran éxito. (Conviene subrayar en este punto que solamente en otra ocasión de la Segunda Guerra Mundial, consiguieron los acorazados cazar a un portaviones por sorpresa, frente a Noruega en 1940, cuando el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* hundieron al *Glorious)*. Kurita fue vencido por sus vacilaciones en el momento crucial. Entrevistado después de la guerra, alegó como disculpa válida el estado de agotamiento mental y físico en que lo habían sumido aquellos tres días abrumadores.

Arriba, izquierda: **El acorazado** Nagato, **en acción contra los aviones.** Centro, izquierda: **Uno de los cruceros de Kurita (el** Tone **o el** Chikuma) **es elegido como blanco.** Abajo, a la izquierda: **Un «Kamikaze» Zero ruge al lanzarse al ataque sobre el portaviones** White Plains.



Arriba y abajo: **El Zuiho sufre un ataque frente a cabo Engaño.**

Arriba: **Cabo Engaño; el portaviones híbrido** Ise **se debate tratando de rechazar a sus atacantes.** Abajo: **Uno de los últimos ataques al** Zuiho.



El último intento

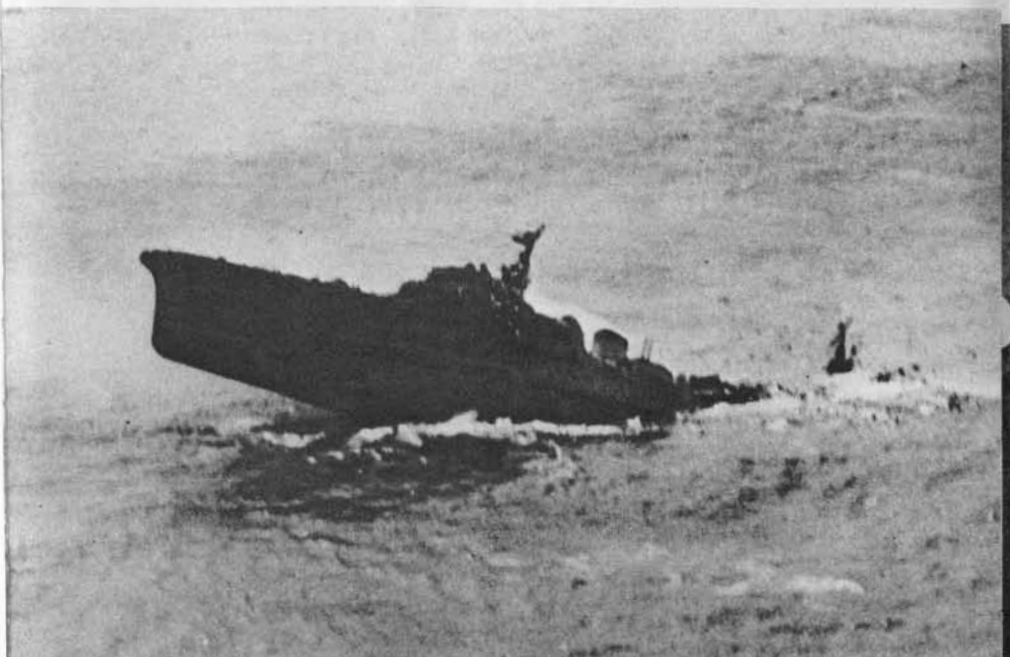
Justo al cabo de un mes del desastre del Golfo de Leyte, la flota japonesa hubo de sufrir aún otra desgracia. La pérdida de uno de los buques de guerra más extraordinarios construidos en la Segunda Guerra Mundial: el portaviones gigante *Shinano*.

Puesto en grada como tercero de los acorazados clase *Yamoto*, se decidió convertir al *Shinano* en portaviones como consecuencia de lo ocurrido después de Midway. La idea era terminarlo como gigantesco portaviones nodriza, insumergible, con relativamente pocos aviones embarcados (sólo cuarente y siete), pero con gran capacidad de almacenamiento de bombas, torpedos y combustible, con el fin de aprovisionar a los demás portaviones de la flota. Contaba con una cubierta de vuelo fuertemente acorazada, reforzada con una capa de cemento y desplazaba 64.800 toneladas.

Tras las desastrosas batallas del Mar de Filipinas y del Golfo de Leyte se aceleró su entrada en servicio entre angustiosas prisas. Lo tripularon con una dotación defectuosamente adiestrada y se le dio de alta para el servicio sin haber efectuado las pruebas finales, haciéndose a la mar desde Yokosuka el 28 de noviembre de 1944, a las 18,00 horas. Su punto de destino era Matsuyama, en Shikoku, zona de adiestramiento de los restos de la Flota Móvil. La escolta del *Shinano* la formaban los destructores *Hamakaze*, *Isokaze* y *Yukikaze*. La exigua fuerza navegó barajando la costa durante la noche del 28 de noviembre.

Entonces, a las 03,12 de la madrugada del 29, los serviolas del *Shinano* quedaron horrorizados al avistar cuatro estelas de torpedo acercándose a su costado. Los cuatro dieron en el blanco, desgarrando el casco y produciendo una inmensa brecha bajo la línea de flotación. En el Golfo de Leyte se había demostrado el fantástico castigo que eran capaces de soportar los cascos tipo *Yamato* y, al principio, la situación no se consideró peligrosa. El buque estaba cerca de la costa propia, en aguas poco profundas y,

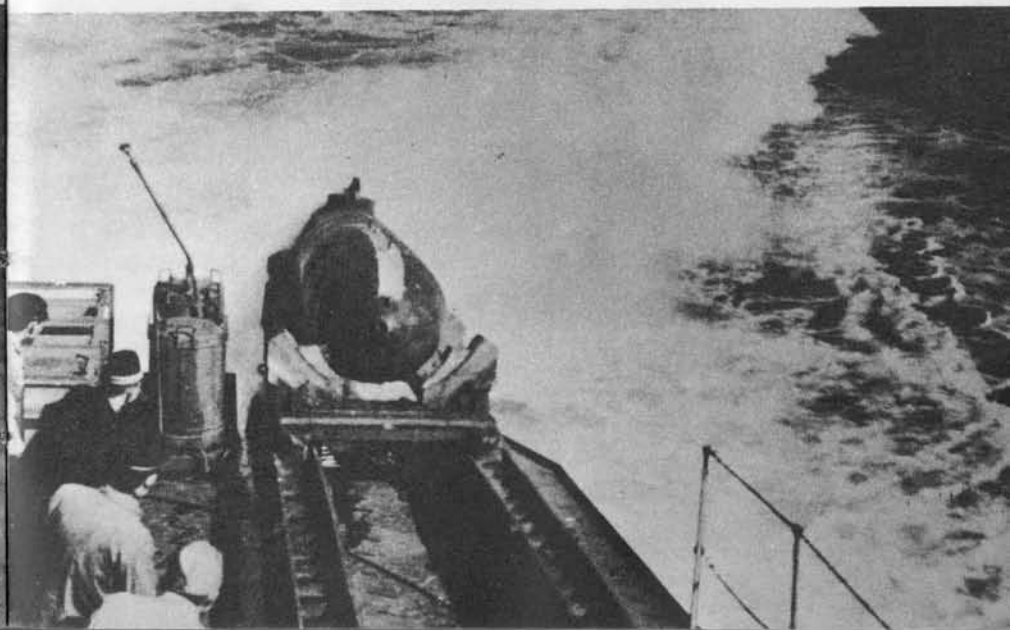
Izquierda: **El final del crucero** Kashii, **hundido por aviones de la Armada norteamericana frente a la costa de la Indochina francesa en enero de 1945.** Arriba: **Superfortalezas B-29, cabeza de lanza del asalto a la metrópoli japonesa.** Abajo: **Las bombas norteamericanas levantan montañas de agua alrededor de un crucero japonés sorprendido al ancla.**

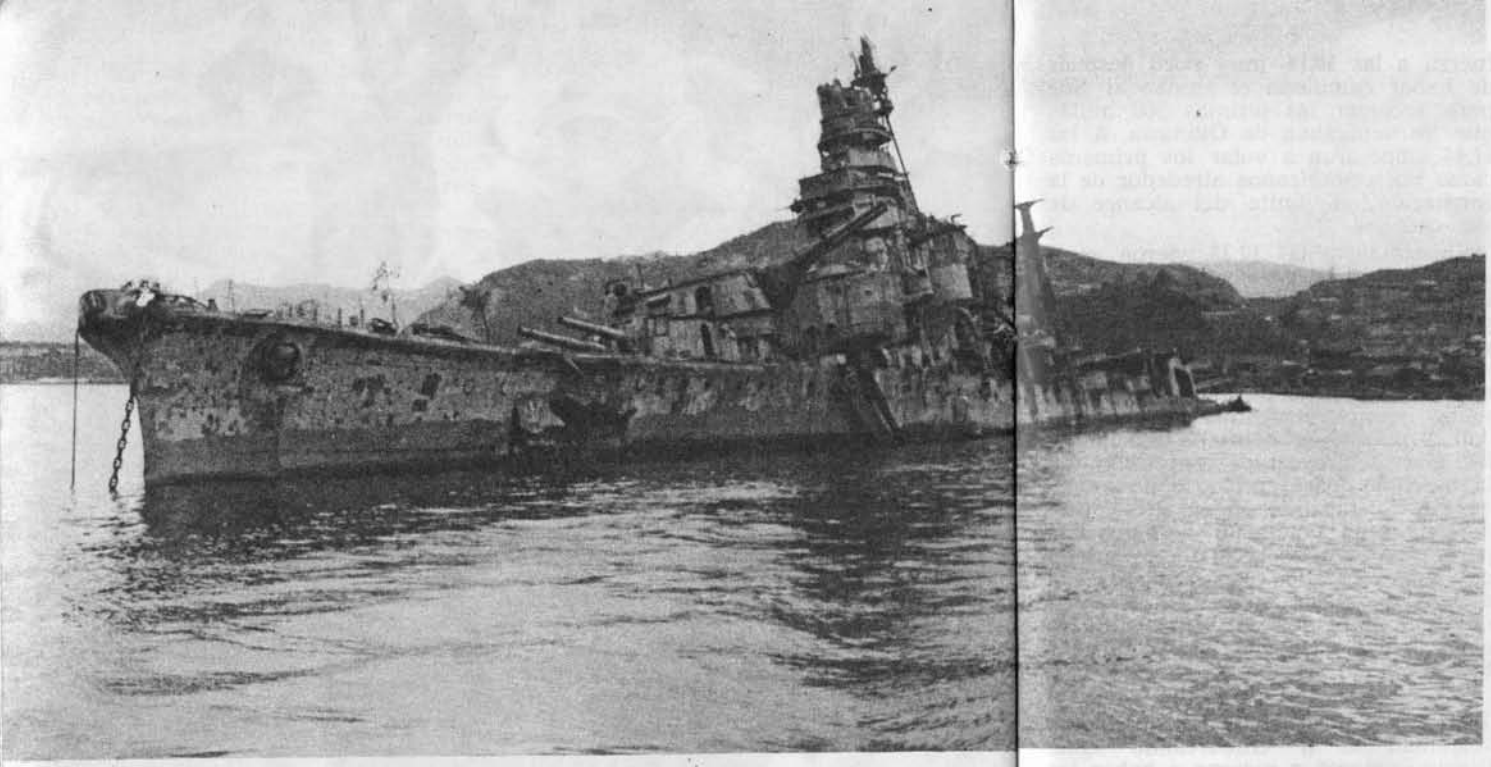


en caso de ocurrir lo peor, siempre quedaba la solución de vararlo en la costa. Pero el comandante del *Shinano*, capitán de navío Toshio Abe, no quiso inmutarse y tomó la asombrosa decisión de mantener el rumbo y no reducir la velocidad de 20 nudos.

La agonía del *Shinano* duró increíblemente ocho largas horas. No se hizo nada, ni siquiera intentar adrizar el barco por contrainundación, como había hecho el *Musashi* en el mar de Sibuyan. El *Shinano* empezó a escorar poco a poco, al principio de forma imperceptible pero, pronto, con mayor rapidez. Al hundirse, lo hizo en muy poco tiempo, dando la vuelta y desapareciendo bajo la superficie a las 10,55 del día 29. El capitán de navío Abe se fue a pique con su barco, según la mejor tradición naval, pero con él murieron atrapados 500 hombres de una dotación de 1.400. Fue el des-

Abajo: **Bombarderos medios «B-25» acaban con un destructor a treinta millas de Amoy (China) en abril de 1945.** Derecha: **La última reacción: los «Kamikazes». El almirante Ohnishi ofrece sake a cuatro de sus pilotos.** Derecha, abajo: **Un arma «Kamikaze» naval. Se trata de un** Kaiten **—torpedo «Long Lance» tripulado por un hombre— esperando en su rampa de lanzamiento.**





perdicio estúpido y criminal de un magnífico buque de guerra que revelaba el fatalismo que se había apoderado de la Armada Imperial japonesa y la gran pérdida de pericia profesional que sufría.

Alrededor del Año Nuevo de 1945, la flota de combate japonesa había llegado ya casi al final de su camino. Los portaviones y acorazados supervivientes estaban agazapados en los puertos contribuyendo con sus cañones antiaéreos a la defensa contra los masivos ataques de la aviación aliada que, por entonces, estaban devastando la metrópoli japonesa. La flota estaba destinada a hacer una última salida: la épica del *Yamoto*, al estilo "kamikaze" en el vano intento de aliviar la presión que sufrían los defensores de Okinawa en abril de 1945.

En febrero y marzo de 1945 se había desarrollado la lucha por Iwo Jima, la más sangrienta de las batallas de la guerra del Pacífico. Okinawa era ahora el último objetivo que quedaba

Izquierda: **El fin. El** Aoba **en Kure.** Abajo, izquierda: **El primer ataque logra hacer blanco en el** Yamato **en su carrera suicida hacia Okinawa.** Abajo: **Los mayores submarinos construidos en el mundo, pero prácticamente inútiles: la clase japonesa de sumergibles portaviones** I-400.

por conquistar antes del asalto a Japón. Los desembarcos en aquella isla empezaron el 1 de abril. Como de costumbre, el primer objetivo del ataque era el dominio de los aeródromos de la isla, que cayeron el primer día. La guarnición de Okinawa apeló al almirante Toyoda solicitando el apoyo de un acorazado que les aliviase del aplastante diluvio de proyectiles con los que la flota de combate aliada estaba triturando Okinawa. La respuesta de Toyoda fue la orden de constituir lo que de forma muy eufemística se denominó "Fuerza Especial de Ataque Martítimo".

Consistía en el *Yamato*, el crucero ligero *Yahagi* y los destructores *Fuyutsuki, Suzutsuki, Yukikaze, Isokaze, Hamakaze, Kazumi, Hatsushimo* y *Asashimo*. La orden que se dio a la Fuerza Especial de Ataque era bien sencilla: ir a Okinawa, meterse entre los buques de guerra aliados que navegaban frente a la isla y empezar a disparar apoteósicamente con todas sus bocas de fuego para causar el mayor daño posible antes de sufrir su destrucción inevitable. Esta escuadra suicida iba mandada por el vicealmirante Seiichi Ito, cuyo puesto anterior había sido el de Segundo Jefe del Estado Mayor de la Armada.

Por una vez, careció de importancia la crónica carencia de combustible. Era un viaje sin regreso.

La Fuerza Especial de Ataque salió de Tokuyama, en el Mar Interior, el 6 de abril a las 15,20 horas. Casi inmediatamente se detectaron submarinos aliados muy pegados a tierra y la fuerza aumentó la velocidad a veintidós nudos y se puso a zigzaguear para zafarse de ellos. Sin embargo, a las 21,30, la interceptación radio japonesa sorprendió un mensaje urgente aliado dando cuenta de la salida del *Yamato*. El día 7, a las 02,00, la Fuerza Especial de Ataque doblaba el extremo Sur de Kyushu, y, cuatro horas más tarde, al salir el sol, los destructores maniobraron para ocupar sus puestos en la formación defensiva antiaérea alrededor del *Yamato*.

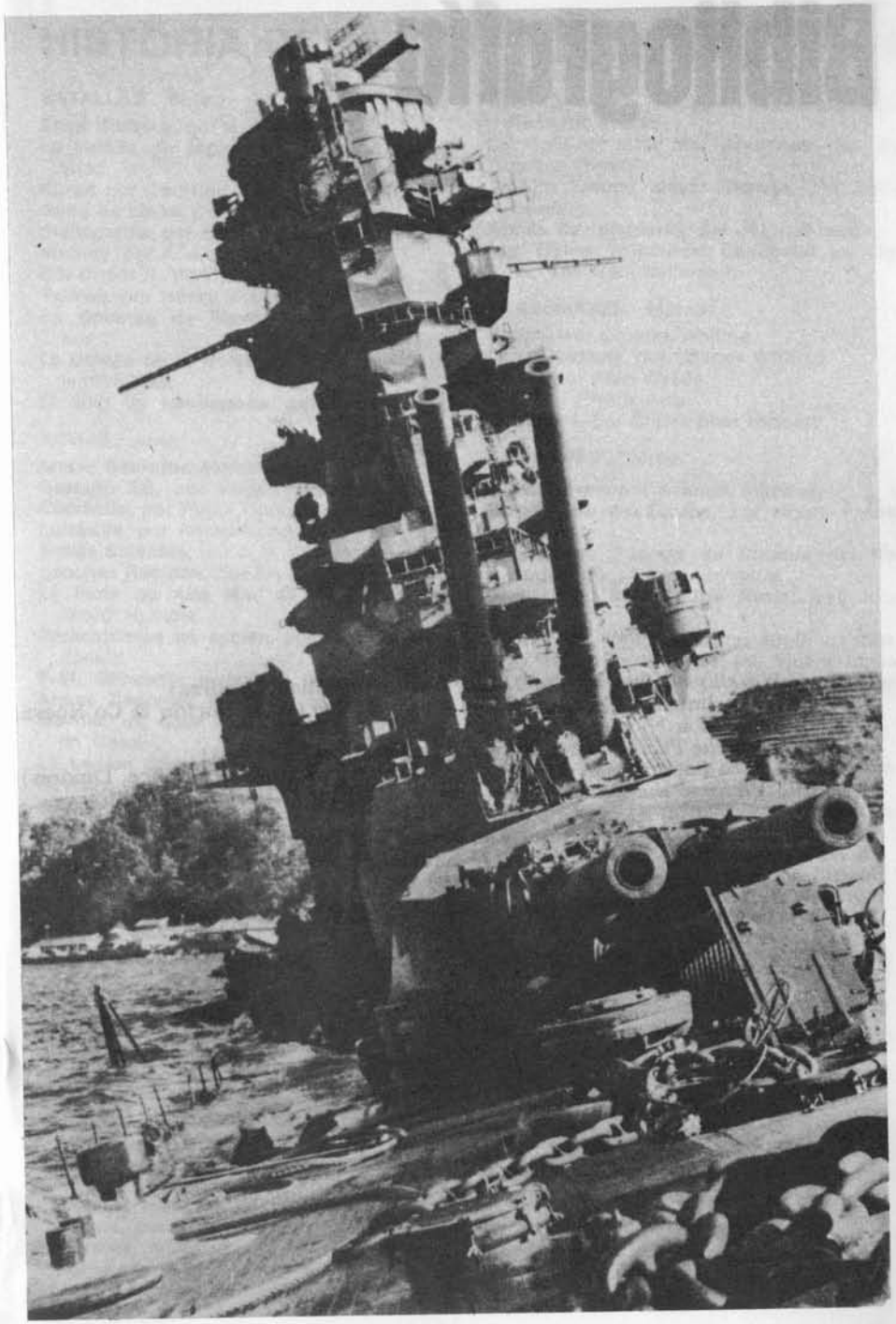
Entre las 08,10 y las 09,00, los aviones japoneses de reconocimiento con base en tierra, descubrieron grupos de portaviones aliados en la mar, unas setenta millas al Este de Okinawa. Los primeros aviones norteamericanos —dos hidros— fueron avistados por la fuerza a las 10,14, muy poco después de haber cambiado el rumbo al Sur para recorrer las últimas 300 millas que les separaban de Okinawa. A las 11,44 empezaron a volar los primeros cazas norteamericanos alrededor de la formación, al límite del alcance de sus cañones.

Enseguida, a las 12,32, vieron aproximarse la primera oleada de aviones. La escuadra empezó a aumentar la velocidad para ponerse a toda fuerza y los ataques empezaron. Fue un puro y simple asesinato. Los japoneses carecían totalmente de cobertura aérea y, los pilotos norteamericanos atacaban a placer. Se confiaba mucho en los nuevos proyectiles *San Shiki*, de 18 pulgadas, para empleo contra aviones, que estallaban en el aire y producían como una gran perdigonada; pero el rebufo de la artillería principal del acorazado, disparando con la máxima elevación, tuvo efectos devastadores sobre los sirvientes de las otras armas y, además, se vio que los *San Shiki* no servían para nada.

Saturado con bombas y torpedos, el *Yamato* fue perdiendo gradualmente velocidad al ir embarcando agua. Cuando empezó a escorar a babor los pilotos norteamericanos concentraron más ataques torpederos sobre aquella banda. Finalmente, sucumbió a las 14,32, después de encajar diez impactos de torpedo y, por lo menos, seis impactos directos de bomba. En cuanto al *Yahagi*, ya hacía rato que se había ido a pique. El poder aeronaval había aniquilado a la Fuerza de Ataque, desbaratando la última jugada de la flota de combate japonesa, que quedó detenida a más de 200 millas de su objetivo.

Desde que la magnífica flota de combate japonesa había ido a la guerra barriéndolo todo ante sí, sólo habían transcurrido tres años y tres meses. Ahora, en 1945, las últimas unidades supervivientes se agazapaban temerosamente en puerto, siendo destruidas una a una por las bombas aliadas. Cuando el 2 de septiembre el Japón se rendía, sólo quedaba a flote un puñado de barcos de la que había sido la tercera marina del mundo. Se habían realizado todos y cada uno de los presentimientos del hombre que más había hecho para crearla, el almirante Isoroku Yamamoto.

El fin. Los restos del Ise.



Bibliografía

Japanese Warships of World War II A J Watts (Ian Allan, Londres)
The End if the Imperial Japanese Navy Masanori Ito (W W Norton & Co Nueva York, Weidenfeld & Nicolson, Londres)
The Battle for the Pacific Donald Macintyre (Bastford, Londres)
The War at Sea Captain S W Roskill (Her Majesty's Stationnery Office, Londres)
Incredible Victory: the Battle of Midway Walter Lord (Hamish Hamilton, Londres)
Admiral of the Pacific: the Life of Yamamoto J D Potter (Heinemann, Londres)
US Naval Operations in World War II Samuel E Morison (Little, Brown & Co, Boston, Oxford University Press, Londres)
World War II (Orbis, Londres)

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

BATALLAS Rojo

Pearl Harbour, por A. J. Barker.
La batalla de Inglaterra, por Edward Bishop.
Kursk, por Geoffrey Jukes.
Golfo de Leyte, por Donald Macintyre.
Stalingrado, por Geoffrey Jukes.
Midway, por A. J. Barker.
Día-D, por R. W. Thompson.
Tarawa, por Henry Shaw.
La Defensa de Moscú, por Geoffry Jukes.
La Batalla de la Bolsa del Ruhr, por Charles Whiting.
El Sitio de Leningrado, por Alan Wykes.

ARMAS Azul

Armas Secretas Alemanas, por Brian Ford.
Gestapo SS, por Roger Manvell.
Comando, por Peter Young.
Luftwaffe, por Alfred Price.
Armas Suicidas, por A. J. Barker.
Lanchas Rápidas, por Bryan Cooper.
La Flota de Alta Mar de Hitler, por Richard Humble.
Paracaidistas en acción, por Charles Macdonald.
T-34, Blindado ruso, por Douglas Orgill.
Armas Secretas Aliadas, por Brian Ford.
Me-109, un caza incomparable, por Martin Gaidin.
La Legión Cóndor, por Peter Elstob.
El Caza Cohete, por William Green.
Warffen SS, los soldados del asfalto, por John Keegan.
División Panzer, "el puño acorazado", por Kenneth Macksey.
La Flota de Alta Mar Japonesa, por Richard Humble.
El Alto Estado Mayor Alemán, por Barry Leach.
Armas de Infantería, por John Weeks.
Los Tigres Voladores: Chennault en China, por Ron Heiferman.

PERSONAJES Morado

Patton, por Charles Whiting.
Otto Skorzeny, por Charles Whiting.
Hitler, por Alan Wykes.
Tito, por Phyllis Auty.
Mussolini, por Christopher Hibbert.

CAMPAÑAS Verde

Afrika Korps, por Kenneth Macksey.
Bombardeo de Europa, por Noble Frankland.
Incursiones Fuerzas de Choque del Desierto, por Arthur Swinson.
Barbarroja, Invasión de Rusia, por John Keegan.
Operación Torch, Invasión anglo-americana del Norte de Africa, por Vicent Jones.
La Guerra de los Seis Días, por A. J. Barker.

POLITICOS Negro

Conspiración contra Hitler, por R. Manwell.
La Noche de los Cuchillos Largos, por Nicolay Tolstoy.

OTRAS OBRAS DE LA MISMA EDITORIAL

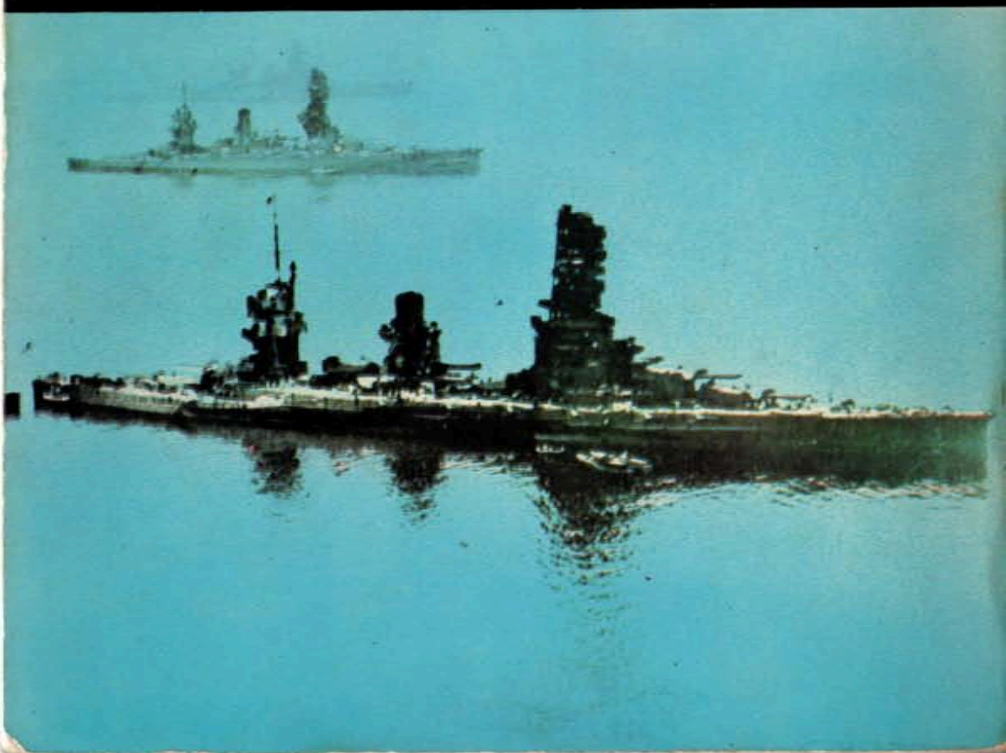
ENCICLOPEDIA EN COLOR

Cazas 1919-1939, por Kenneth Munson.
Bombardeos 1919-1939, por Kenneth Munson.
Cazas 1939-1945, por Kenneth Munson.
Bombardeos 1939-1945, por Kenneth Munson.
Cazas en servicio. Desde 1960, por Kenneth Munson.
Bombardeos en servicio. Desde 1960, por Kenneth Munson.
Uniformes militares de la guerra civil española, por Bueno J. M.
Uniformes militares de todo el mundo, por Kannik P.
Acorazados, por Martín López J.

FUERA DE COLECCION

Guerra en Irlanda, por Vicente Talón.
Los rusos en el Mediterráneo, por Vicente Talón.
La Aviación Militar del Mundo Actual, por Taylor.
La Aviación Legionaria. España 1936-1939, por Vigna.
Buques de guerra españoles 1885-1971, por Aguilera y Elías.
El 5.° Regimiento de Milicias Populares, por Comin Colomer.
Yo fui Piloto de Caza Rojo, por F. Tarazona.

SAN MARTIN
HISTORIA DEL
SIGLO DE LA
VIOLENCIA

armas
libro nº 13

La flota del Japón fue la de más reciente formación en el mundo, aunque en cierto sentido fuera la más antigua. Imbuida con el espíritu combativo de la remota tradición samurai, la Armada Imperial japonesa estaba equipada con magníficos buques tripulados por hombres perfectamente entrenados. No obstante no pudo hacer frente a los inmensos recursos materiales de su principal enemigo: la Armada de los Estados Unidos y su potencial bélico.